

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التصادم البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية

تحت إشراف الأستاذة:

قنطار كوثر

من إعداد الطلبة:

بوشارب بولوداني عبير

بوفدح بديسي رمزي

نيني بلال

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم و اللقب
رئيسا	أستاذة محاضرة	نطور أحلام
مشرفا ومقررا	أستاذة محاضرة	قنطار كوثر
مناقشا	أستاذة محاضرة	بوستيل نجوى

دورة جويلية 2022

شكر و تقدير

الحمد لله كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه الذى أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على إنجاز هذا الواجب وإتمامه والصلاة والسلام على خير خلقه سيدنا محمد ﷺ المبعوث إلى خير الأمم وعلى آله وصحبه وبعد:

إن كان من الشكر والتقدير فللواحد الأحد القدير الذى ساعدني على إتمام هذا العمل المتواضع ثم أتوجه بجزيل الشكر والإمتنان إلى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد في إتمام هذا العمل وأخص بالذكر الأستاذة الفاضلة " قنطار كوثر " كما نتقدم بخالص التشكرات للدكتورة عميدة الكلية " نظيرة عتيق " على دعمها لنا طيلة تواجدها داخل أسوار الجامعة.

الإهداء

الحمد لله الذي أكرمنا وكتب لنا التفوق وأعاننا على صعود قمم النجاح لنحصد اليوم ثمرة ما زرعناه طوال سنوات الدراسة ويتوفيق من الله عز وجل نهدي هذا الإنجاز إلى أنفسنا التي تعبنا وتحملت الصعاب والعثرات ونالت ما صبرنا لأجله

مقدمة

كان نشاط الإنسان في البحر منذ القدم فمعرفة به وسعيه للخوض فيه مكنه من صناعة السفن بأنواعها وإختلافها ليستطيع إستغلاله أحسن إستغلال يعود عليه بالفائدة وقد تعددت إستعمالات السفن من التجارة إلى النزهة وكذا في زمن الحرب من أجل إستغلال النفوذ، فأصبح البحر منطقة وصل بين الحضارات والقارات وهذا بفضل الملاحة البحرية والنقل البحري بإعتباره من أهم العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية، فبنشاطها زادت حركات المبادلات التجارية بين الدول وإزداد عدد السفن التي في البحر.

والنقل البحري الذي إكتسب طبيعة خاصة على إعتبار أن السفن تتعرض لمخاطر كبيرة خلال الرحلة البحرية، إذ أن التأثيرات الخارجة منها كالطقس وطبيعة الممرات المائية والمخاطر الداخلية التي تأتي في شكل الأخطاء البشرية وحتى قوة البحار نفسها لديها تأثير، وهذا ما جعل من السفن وسيلة إنتقال معرضة بشكل دائم لتهديدات فعل بالرغم من الوسائل المتعددة والمختلفة التي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر مازال قائما والحوادث البحرية التي هي من أبرز الإشكالات التي يواجهها قطاع النقل البحري عبر الأزمنة مستمرة وتحدث دوما. وفي سياق الحديث عن موضوع الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في البحر أثناء النزهة البحرية والنقل وغيرها، يعتبر التصادم البحري من أهم الحوادث البحرية العديدة والتي تنطوي عليها الملاحة البحرية، حيث يعتبر أخطرها على الإطلاق وأكثرها إنتشارا بسبب وقوعها بشكل دائم وجسامة الأضرار والخسائر المادية والبشرية التي تنجر عنها.

أهمية الدراسة :

تتبع أهمية هذه الدراسة من أهمية موضوع التصادم البحري ككل نتيجة لإزدياد الحوادث من هذا النوع وإتساع نطاقها مما دفع إلى نشوء إزدياد المنازعات وصعوبة الفصل فيها على إعتبار أنها تمس العديد من الجهات.

أسباب إختيار هذه الدراسة :

تعددت الدوافع والأسباب التي جعلتنا نتناول هذا الموضوع منها الموضوعية ومنها الذاتية.

الأسباب الموضوعية:

تعود إلى أن الموضوع يستمد أهميته من تطور التجارة البحرية والنقل البحري ومن سعي المشرع الدولي والوطني، وكذلك الفقه والقضاء لمواجهة المشكلات القانونية التي قد تؤثر على الملاحة البحرية.

الأسباب الذاتية:

تمثلت في ميولنا لدراسة مواضيع القانون البحري وبالتحديد الحوادث البحرية نظرا لتوسع المواضيع التي تشملها وللدور الذي تلعبه في حلال مسائل التي تثور وتكون عدة أطراف فيها.

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أحد أعقد المشكلات القانونية التي تنعكس على الملاحة البحرية والدور الذي تلعبه التشريعات البحرية في تحديد نطاق التصادم البحري ومعرفة الجهة التي لها مسؤولية الفصل في دعوى المسؤولية عن التصادم البحري.

الصعوبات التي واجهت الدراسة :

تخلل إعداد هذا البحث صعوبات وعراقيل كان أهمها وأبرزها نقص المراجع والدراسات السابقة خاصة الجزائرية منها إن لم نقل ندرتها وقلتها فهو موضوع غير مستهلك في المكتبات الوطنية، ما تطلب منا البحث في مصادر أجنبية أخرى وهو ما أخذ منا وقتا وجهدا أكبر، إضافة لشح المعلومات المتحصل عليها خاصة أن بعض المؤسسات تآبى التعاون مع الباحثين وعدم الدقة في الإجابة على الأسئلة المطروحة وعلى إعتبار أن الجزائر لم تشهد حوادث تصادم السفن.

إشكالية الدراسة :

نظرا لما يطرحه موضوع التصادم البحري من مسائل وإشكالات قانونية، تهدف دراستنا إلى بيان الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري والمسؤوليات الناتجة عنه وتحديد الجهات المختصة قضائيا في دعوى التصادم البحري والتعويض في ظل القانون الجزائري، ومنه فإن الإشكالية التي تطرحها هذه الدراسة تتمثل فيمايلي:

— هل القواعد القانونية التي تنظم التصادم البحري لها فعالية في الإنقاص من الحوادث البحرية الناتجة عنه ؟

- وتتفرع عن هذه الإشكالية تساؤلان فرعيان هما :
- _ فيما تتمثل الأحكام القانونية للتصادم البحري ؟
- _ فيما تتمثل دعوى المسؤولية عن التصادم البحري ؟

مناهج البحث :

لقد إتبعنا خلال هذه الدراسة المنهج التحليلي الذي يقوم على أساس تفسير المعلومات وهو المنهج الأنسب لمثل هذه الدراسة نظرا لطبيعة المعلومات التي يحتويها، حيث قمنا بدراسة وتحليل نصوص الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري.

خطة الدراسة :

إتساقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين، يتعلق الفصل الأول بالأحكام القانونية للتصادم البحري وتطرقنا فيه إلى ماهية التصادم البحري ومفهومه وصور وكذا أنواع التصادم البحري (المبحث الأول)

وشروط التصادم البحري وتحديد نطاقه في (المبحث الثاني)

أما الفصل الثاني نتعرض فيها لآثار التصادم البحري التي تتمحور حول دعوى التصادم البحري لوضع حد لخرق القواعد التنظيمية للملاحة البحرية وتعرضنا فيه إلى رفع دعوى المسؤولية عن التصادم البحري أمام القضاء (المبحث الأول) ورفع الدعوى أمام هيئة التحكيم البحري (المبحث الثاني)

الفصل الأول
الأحكام القانونية للتصادم
البحري

الفصل الأول: الأحكام القانونية للتصادم البحري

التصادم البحري من أهم المشاكل التي تواجه الملاحة البحرية، لهذا فقد أثار هذا الموضوع في ظل التشريعات البحرية والإتفاقيات الدولية العديد من الإشكاليات المطروحة فأحكام التصادم البحري لا تطبق إلا إذا وقع إصطدام بين منشأتين بحريتين وكانت السفينة بالمعنى القانوني طرفا في الحادث البحري، مما يثير صعوبة في تحديد الوصف الذي يتعين أن تكون عليه هذه السفينة ومدى إنطباق الأحكام على التصادم الواقع على بعض السفن كالسفن المملوكة للدولة، والسفن المرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة¹، لأن هذه الأخيرة تخرج من نطاق مفهوم السفن بالمعنى القانوني فالتشريعات تختلف من دولة لأخرى ما يعني وجود إختلاف في الأحكام الصادرة بشأن المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري.

ثم إن المسؤولية المدنية المنظمة لأحكام التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ التقصيري، مما يعني إستبعاد قواعد المسؤولية العقدية في هذا المجال كما أن المسؤولية تختلف بحسب السبب الذي أدى لوقوع هذا الحادث، فقد لا تقوم المسؤولية ومن ثم يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة به، أو قد تقوم إذا كان التصادم راجعا إلى خطأ من الريان أحدهما أو كلاهما، وعليه سنحاول في هذا الفصل التطرق لمفهوم التصادم البحري وتعريفه وحتى صور التصادم البحري وأنواعه وشروطه.

وعليه نتطرق في هذا الفصل إلى:

ماهية التصادم البحري (المبحث الأول)

شروط التصادم البحري (المبحث الثاني)

¹حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية للتصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون بحري والتقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2018-2019، ص 14، تم تحميلها من الموقع [http:// dspase-univ-tlemcen.dz](http://dspase-univ-tlemcen.dz) بتاريخ 2022/04/15.

المبحث الأول

ماهية التصادم البحري

سعت الدول إلى إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية التي تهدف إلى توحيد القواعد الخاصة بالتصادم البحري، وفي هذا الصدد عرفت التشريعات البحرية بتعريفات متشابهة إلى حد ما في المعنى والمضمون وعليه سننظر في هذا المبحث إلى مفهوم التصادم البحري من أجل تحديد المقصود به¹.

ويخضع التصادم البحري عموماً وتصادم السفن خصوصاً لمفهوم محدد والتي عالجه الفقه والإتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري فبينما يركز البعض على المياه التي يقع فيها التصادم بصرف النظر عن المنشآت المتصادمة يذهب البعض إلى التركيز على صفة المنشأة البحرية التي كانت طرفاً في التصادم، ومتى توفرت الشروط أعتبر هذا الحادث البحري تصادماً بحرياً وطبقت أحكامه، إلا أن هذه الأحكام قد لا تطبق بالرغم من توافر شروط التصادم البحري أحياناً، مما يتعين تحديد نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري.

وعليه نتطرق في هذا المبحث إلى:

مفهوم التصادم البحري (المطلب الأول)

أنواع التصادم البحري (المطلب الثاني)

المطلب الأول

مفهوم التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من أخطر الحوادث البحرية لما ينجر عنه من خسائر مادية وبشرية، حيث يترتب عنه حوادث إستثنائية ينجر عنها أضرار جسيمة على السفينة و ملاحها وراكبيها وعلى ما تحمله من بضائع كالتصادم بين السفن وهو ما يتوجب التعويض عنها من طرف المتسبب في التصادم وتظهر لنا صور التصادم البحري في الخطأ الحاصل الذي يعد السبب الغالب والجزء الأكبر للتصادمات البحرية وللتفصيل أكثر وللوقوف على مفهومه.

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص 15.

نتطرق الى

تعريفه في (الفرع الأول)

صور التصادم البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول

تعريف التصادم البحري

سننتظر في هذا الفرع لتعريف التصادم البحري فقها ثم في الإتفاقيات الدولية والتشريعات المقارنة ووفقا للقانون البحري الجزائري.

أولا: التعريف الفقهي للتصادم البحري

إختلف الفقه حول تحديد تعريف التصادم البحري فقد ركز البعض على صفة المنشآت أو السفن التي كانت طرفا في التصادم، بحيث يعد تصادما بحريا متى وقع الإرتطام بين سفينتين بحريتين أو أكثر أو بين سفينة بحرية واحدة على الأقل وغيرها من مراكب الملاحة الداخلية ولو وقع هذا الإرتطام في الأنهار أو المياه الداخلية وهذا هو المعنى الذي أخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 للتصادم على نحو ما سنرى أثناء الدراسة، ويفضل جانب آخر من الفقه التركيز على المياه التي وقع التصادم فيها بين المنشآت بصرف النظر عن صفة هذه المنشآت وما إذا كانت تعتبر سفنًا بحرية أو من مراكب الملاحة النهرية¹.

ومنه يعتبر تصادما بحريا متى وقع الإرتطام في المياه الداخلية في البحر سواء كان بين سفن بحرية أو بين مراكب ملاحة نهريّة أو داخلية، أما إذا وقع الإرتطام في المياه الداخلية فإنه يعتبر تصادما نهريا حتى ولو وقع بين سفن بحرية. ويخرج من نطاق فكرة التصادم البحري وفقاً لكل الإتجاهين السابقين الإرتطام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية والذي يقع في الأنهار والمياه الداخلية، وكذا الإرتطام الذي يقع بين سفينة بحرية أو مركب من مراكب الملاحة

¹ علي صادق هشام، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2000، ص 67.

النهرية وبين رصيف الميناء والمنشآت الملحقة به وكذلك الإرتطام الذي يقع بين السفن المذكورة والصخور أو حطام سفينة أخرى والذي قد تصادفه هذه السفن أثناء سيرها¹.

وهناك من يميز بين تعريف التصادم البحري كونه حادث من الحوادث البحرية وبين المقصود به في التأمين البحري وهو ما يظهر عند الفقه الفرنسي فذهب رأي إلى أن معنى التصادم في التأمين البحري لا يقصد به إصطدام السفينة المؤمن عليها بأي جسم ثابت كرصيف أو سد أو بأي جسم له الوصف القانوني للسفينة كالحطام، والرأي الآخر يعتبر معنى التصادم في الحالتين واحد بحيث يكون التصادم بحريا إذا حدث بين سفينتين أو سفينة ومنشأة لها وصف السفينة قانونا²، فهنا يعد بصفة المنشأة بأي تصادم بحري يحدث بين منشأتين تجمل وصف السفينة فهو يعتبر تصادمًا بحريا بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.

ثانيا: التعريف القانوني للتصادم البحري

من أجل تنظيم موضوع التصادم البحري نظرا للخطورة التي يتميز بها وجسامتها ما ينجر عنه من أضرار مادية وبشرية وللوقوف على تعريفه وظيفته قامت مختلف الهيئات الدولية بعقد مؤتمرات دولية نتج عنها إبرام إتفاقيات تناولت موضوع التصادم البحري ومن أهمها وأبرزها إتفاقية بروكسل لسنة 1910 حيث قامت بتعريفه (01)، ولم يتوقف الأمر على مستوى الدولي فقط بل سعت التشريعات الداخلية لوضع هي الأخرى تعريف له (02).

1- تعريف التصادم البحري وفقا لإتفاقية بروكسل 1910

عرفت إتفاقية بروكسل المتعلقة بالتصادم البحري والموقعة في 23 سبتمبر لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتصادم البحري بمثابة الإتفاقية التي فتحت الطريق لتنظيم أحكام التصادمات البحرية ثم تتابعت الإتفاقيات وتعد معاهدة بروكسل لسنة 1910 نتاج جهود دولية لتوحيد المسائل المتعلقة بالتصادم البحري وقد نظمت هذه الإتفاقية مسألة

¹ على صادق هشام، المرجع السابق، ص 67.

² للصامحة حسن حرب، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، طبعة 1، دار الخليج، عمان، الأردن،

التصادم البحري وبينت احكامه، وقد عرفته في مادتها الأولى بأنه "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة حربية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".

وما يلاحظ على هذه المادة أنها إعتدت بصفة المنشآت أو السفن أطراف التصادم البحري ولو وقع هذا التصادم في المياه الداخلية الإقليمية ومن ثم فإن التصادم الذي يقع بين سفينة بحرية وأحد مراكب الملاحية النهرية أو الداخلية يعد تصادماً وفقاً للمفهوم الذي تبنته هذه المعاهدة يخضع للقواعد التي قررتها وعليه يخرج من مفهوم التصادم البحري طبقاً للأحكام هذه المعاهدة إرتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى أو بأحد الصنادل وغير ذلك من العائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحية الداخلية¹. حيث أن هذه الأخيرة كان شرطها الوحيد والهام أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادماً بحرياً.

من خلال هذا التعريف نتوصل أن المعاهدة قد حسمت الجدل الفقهي الذي كان قائماً حول المعيار الذي يأخذ به لإعتبار الحادث تصادماً بحرياً بإعتبار المنشأتين سفينة بحرية بغض النظر عن مكان وقوع التصادم.

2- تعريف التصادم البحري وفقاً للتشريعات الداخلية

تبنت التشريعات الغربية والعربية موضوع التصادم البحري في قوانينها الداخلية حيث أفردته بمواد تنظمه، ومن بين هذه التشريعات نجد الفرنسي والمصري والأردني بما فيها الجزائري.

حيث نجد أن المشرع المصري نظم أحكام التصادم البحري في القانون البحري الجديد في المواد من 301 إلى 392، وقد إستقى هذا التنظيم من معاهدة بروكسل لسنة 1910 ومن القانون الفرنسي الجديد الخاص بالحوادث البحرية رقم 454 الصادر في 1967/07/09، وجاء في نص المادة 292 مايلي "في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية ومراكب الملاحية الداخلية تسوى

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003

التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون إعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم...¹.

وما يميز هذا التعريف الذي أورده هذا النص أنه يتضمن توسيعاً لمفهوم التصادم البحري بحيث يشمل كل تصادم يخص سفينة بحرية وإخضاع تعويض الأضرار التي تلحق الأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة للقواعد المنصوص عليها في الفصل الخاص بالتصادم وعدم أخذه في الإعتبار لطبيعة المياه التي يقع عليها التصادم.²

أما بالنسبة للمشرع الأردني تناولت المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردني تبيان مفهوم التصادم البحري، حيث إعتبرت هذه المادة أن التصادم البحري هو التصادم الذي يقع بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي حدث فيها التصادم إذ تنص المادة المذكورة بأنه "إذا وقع تصادم بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع للأحكام التالية ولا عبء للمياه التي حدث فيها التصادم"³. وهو ما يطابق التعريف الذي جاءت به إتفاقية بروكسل.

هذا المشرع الجزائري حذو التشريعات السابقة حيث أخذ بالتعريف الذي جاءت به معاهدة بروكسل سنة 1910 حيث عرفت المادة 273 من القانون البحري الجزائري التصادم البحري بأنه "يعد تصادم سفن البحار كل إرتطام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"⁴.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري قد أعطى تعريفاً للتصادم البحري وهذا ما لم تفعله معاهدة بروكسل والكثير من التشريعات التي تمت الإشارة إليها سابقاً حيث أغلبها تشمل عبارة "إذا وقع تصادم أو في حالة وقوع تصادم" دون أن تبين المقصود بكلمة تصادم، وهذا بخلاف المشرع

¹ أحمد حسن، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف ن الإسكندرية، د س ن، ص 31.

² الشراوي محمود سمير، القانون البحري، طبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 509.

³ المادة 236 من قانون التجارة الأردني.

⁴ المادة 273 من القانون رقم 76 / 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري.

الجزائري الذي عرف التصادم بأنه "إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن" بل إنه توسع في مفهوم التصادم، حيث إعتبرت المادة 274 فقرة 2 في حكم التصادم ما تلحقه سفينة من خسائر نتيجة تنفيذ وإهمال مناورة حتى وإن لم يحصل إرتطام بصفة مباشرة¹.

ونلاحظ من المادة 273 من القانون البحري الجزائري أن المشرع يأخذ بمعيار المنشأة أي السفينة فيكفي لإعتبار الحادث تصادما بحريا وجود سفينة واحدة في التصادم على الأقل بغض النظر عن مكان حدوث الواقعة أي أنه ينظر لصفة المنشآت التي يحدث بينها التصادم دون مراعاة مكان وقوعها سواء كانت في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار، فمتى وقع التصادم بين منشأتين إحداهما لها وصف السفينة فأنها تطبق عليها أحكام التصادم البحري المنصوص عليه في القانون البحري الجزائري وأكثر ما يميز هذا التعريف أنه يتضمن توسيعا لمفهوم التصادم بحيث يشمل كل تصادم يخص سفينة بحرية وبالتالي إخضاع هذا الأخير لقواعد القانون البحري وإخضاع تعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص والأشياء الموجودين على ظهر السفينة للقواعد المنصوص عليها في الفصل الخاص بالتصادم وعدم أخذه بالإعتبار للمياه التي يقع فيها التصادم سواء كانت في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار، وبهذا يوافق ما جاءت به معاهدة بروكسل في مادتها الأولى.

الفرع الثاني

صور التصادم البحري

تظهر صور التصادم في الخطأ الذي يعد الجزء الأكبر في حدوث التصادمات البحرية فمن خلال معظم الأحكام القضائية المنشورة التي تتعلق بهذا النوع من التصادم فإن نتائجه تختلف بين ما إذا كان الخطأ فرديا أو مشترك، فطبقا لمعاهدة بروكسل لسنة 1910 إستعمل تعبير خطأ السفينة أو خطأ إحدى السفن فهو يواجه الأخطاء التي يمكن أن تقع من أفراد المسؤولين على تحريك السفينة وصيانتها وأمام كثرة العاملين في السفينة ومن لهم علاقة بها وصعوبة إلحاق

¹ بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، سنة 2018/2019، تم تحميلها من الموقع <https://boubidi.blogspot.com> بتاريخ 2022/04/05.

الخطأ مباشرة بمرتكبه الفعلي بصورة دقيقة¹، حيث وضعت بعض الصور لتجنب التصادم بين السفن وذلك عن طريق تنظيمها للقواعد الموضوعة سعياً منها لتكون فعالة ومعتمدة لدى جميع الدول البحرية.

وتبرز هذه الصور في:

الطريق الواجب إتباعه (أولاً)

السرعة (ثانياً)

الأنوار والأشكال (ثالثاً)

الإشارات الضوئية والصوتية (رابعاً)

أولاً: الطريق الواجب إتباعه

من بداية ظهور إستعمال السفن وإنتشار الملاحة البحرية، وخطر التصادم بين السفن من أكثر المخاطر التي تصادفها السفينة أثناء الرحلة البحرية²، أي تنشأ أخطاء سببها مخالفة قواعد السير في الطريق الواجب إتباعه أثناء السير في البحار، لذلك حاولت الدول عن طريق الإتفاقيات والقوانين الدولية إيجاد وسيلة مناسبة لتنظيم سير السفن في البحار، والتي ساهمت بدور فعال في وضع تنظيم موحد على الصعيد الدولي لمنع وقوع التصادم البحري³، التي منها القواعد الدولية لمنع التصادم حيث أخذنا منها على سبيل المثال بعض القواعد ومنه تنص الفقرة الأولى من القاعدة رقم (14) من قواعد منع التصادم على أنه "عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آلياً على خطوط سير عكسية بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها إلى اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الخرى"⁴، كما نصت كذلك القاعدة رقم (15) من القواعد ذاتها على أنه "عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وأن تتجنب

¹فراج عزالدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، العدد12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2015 ص 170، تم تحميلها من الموقع <http://www.univ-biskra.dz> بتاريخ 08/05/2022.

²حسان سعاد، المرجع السابق، ص 86.

³المرجع نفسه، ص 86.

⁴القاعدة 14، أحمد شرابية، قواعد منع التصادم، عضو هيئة تدريس بمعهد الدراسات التأهيلية، ص 25.

قطع خط سير السفينة الأخرى¹، وقاعدة السير على اليمين تنطبق كذلك على سفن الصيد وعلى التصادمات التي تقع في الموانئ إذا لم تكن هناك أي قاعدة محلية تناقضها، أما إذا كانت تسير في طرق متوازية فقاعدة السير على اليمين لا تنطبق عليها إذا حافظت كل سفينة على خط سيرها².

وعند سير السفينة في القنوات الضيقة فإن الفقرة (أ) من القاعدة رقم (09) نصت على "يجب على كل سفينة تسير في قناة أو ممر ملاحي ضيق أن تسير بالقرب من الحد الخارجي للقناة أو الممر الملاحي على جانبها الأيمن كلما كان ذلك مأمونا وعمليا"³، والقاعدة رقم (10) نصت على "أنظمة فصل المرور والهدف منها تنظيم سير السفن في الأماكن المزدحة وأماكن الإقتراب من الموانئ وتسهيل الدخول والخروج وأن استخدام هذا النظام قلل من نسبة الحوادث"⁴.

ثانيا: السرعة

على إعتبار أن السفينة تتمتع بالحرية الكاملة للسير في البحر⁵، إلا أن تجاوز السرعة في السير لا يعد خطأ إلا إذا كان متسبب بصفة مباشرة في التصادم، والسرعة الزائدة تعد إهمالا ينتج عنه مسؤولية عند حدوث التصادم، وكذا إستعمال السيء للرادار على ظهر السفينة يؤدي إلى التصادم ويزيد من مسؤولية ربان السفينة⁶، وهذه الحرية التي تتمتع بها السفينة ترد عليها قيود تضمنتها إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 في القاعدة (06) والتي نصت على أنه "يجب على كل سفينة في جميع الأوقات السير بسرعة آمنة حتى يمكنها إتخاذ الإجراء المناسب و الفعال لتفادي التصادم و حتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلائم مع الظروف والأحوال السائدة، والتي تحقق التصرف الفعال للسفينة لتفادي خطر التصادم."⁷ وحددت هذه

¹ القاعدة 15، ص 26.

² فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 171.

³ القاعدة 09 الفقرة أ، ص 14.

⁴ القاعدة 10، ص ص 17-18.

⁵ فراح عزالدين، المرجع نفسه، ص 171.

⁶ طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، ص

ص 11، تم تحميلها من الموقع <https://www.asjp.cerist.dz> بتاريخ 2022/05/21.

⁷ القاعدة 6، المرجع السابق، ص 9.

القاعدة العوامل التي يجب أخذها بعين الإعتبار عند تحديد السرعة الآمنة، ومن بينها مراعاة الرؤية وكثافة حركة مرور السفن وقدرة السفينة على المناورة والدوران ومدى كفاءة وحدود جهاز الرادار، مثالا عن ذلك كما حصل في حادث التصادم بين كل من السفينتين *C.Appollo* ضد " *Sanchin Victory*" يوم 21 يوليو سنة 1978 أثبتت التحقيقات أن كل من السفينتين أخفقت في إتباع قواعد التصادم¹.

ثالثا: الأنوار والأشكال

تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 قواعد من (20 إلى 31) والمتعلقة بالوقاية من حوادث التصادم الخاصة بالأنوار والأشكال الواجب على السفن وضعها في جميع حالات الطقس²، وذلك حتى يتمكن الغير من معرفة طريقها وموقعها، ويعد خطأ مخالفة هذه القواعد كعدم الإضاءة كلية أو الإضاءة غير الكافية أو الإضاءة الخاطئة التي قد تظلل السفن الأخرى عن أبعاد السفينة أو وضعها في الطريق أو حركتها³، حيث تطبق الأنوار من غروب الشمس إلى شروقها وتطبق الأشكال في النهار، ويختلف لون وعدد الأنوار باختلاف نوع السفينة والأماكن التي يتعين أن توضع فيها، ويمكن أن تضيء أيضا قبل غروب الشمس إلى شروقها أي حسب الظروف التي تستدعي الإضاءة كالضباب، ويرتب على خرق هذه القواعد وقوع حوادث بحرية منها التصادم، وكذلك قيام مسؤولية أيضا على سفينة مخالفة⁴.

¹فراح عزالدين، المرجع السابق، ص ص 171-172.

²المرجع نفسه، ص 172.

³أعرابي كميلا أكلي ليندة، "النظام القانوني للتصادم البحري دراسة على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري وإتفاقية بروكسل لسنة 1910 حول التصادم البحري والنقل"، المجلة الجزائرية القانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، ص ص 41-54، أكتوبر 2019، ص 47، تم تحميلها من الموقع www.asjp.cerist.com بتاريخ 2022/04/05.

⁴حسان سعاد، المرجع السابق، ص ص 89-90.

رابعاً: الإشارات الضوئية والصوتية

وضعت القواعد الخاصة بالإشارات الضوئية والصوتية من القاعدة (32 إلى 37) من قواعد منع التصادمات، حيث وضحت هذه القواعد لماذا يتم إصدار هذه الإشارات ومتى يتم إصدارها¹ خصصت هذه الإشارات أثناء إنتشار الضباب وما يصاحبه في تعذر رؤية السفن بعضها البعض وعدم القدرة على الملاحة بإنسيابية وسهولة إلى زيادة حوادث التصادم² ، لذلك نجد أن قواعد منع التصادم تفرض بعض الإلتزامات على السفن في مواجهة مثل هذه الظروف، من هذه الإلتزامات ضرورة تزويد السفن بالأدوات اللازمة لإطلاق نغمات معينة منصوص عليها لتوضيح ما إذا كانت السفينة سائرة أم متوقفة مستقبلة على المخطاف محدودة القدرة على المناورة مقيدة بغطاسها، تقوم بالصيد³، كما تستخدم الإشارة الصوتية أثناء الرؤية المحدودة وأيضاً أثناء الرؤية الحسنة، فعندما ترى السفن بعضها البعض بالعين المجردة وإذا أرادت إحدى السفن تغيير خط سيرها جهة اليمين تقوم بإطلاق نغمة عبارة عن صفارة قصيرة أما إذا أرادت تغيير مسارها إلى اليسار تقوم بإطلاق نغمتين عبارة عن صفارتين قصيرتين .. و هكذا، وأيضاً تستخدم الإشارات الصوتية لتلبية متطلبات القواعد المحلية بالميناء « *Local Rules* » كذلك تستخدم هذه الإشارات إذا ما حاولت إحدى السفن المبحرة في قناة أو ممر فلاحى أن تتخطى السفينة التي أمامها سواء جهة اليمين أو جهة اليسار، حيث تقوم بإطلاق إشارات معينة حددتها قواعد منع التصادم وقد تستخدم النغمات الصوتية لتحذير السفن المجاورة إذا ما إتضح من الموقف أن هناك شك في قيام إحدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون⁴.

¹أعرابي كميلى أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 46.

²فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 173.

³طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 16.

⁴فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 173.

المطلب الثاني

أنواع التصادم البحري

للتصادم البحري عدة أنواع يختلف حكم المسؤولية في كل حالة منها عن الأخرى باختلاف سببها، قد يكون سبب التصادم ليس بفعل الإنسان بل يرد إلى قوة قاهرة، أو يكون هناك شك في سبب وقوعه، أو يكون قد وقع الخطأ من طرف واحد أو مشترك.

وهذا ما نوضحه من خلال بيان كل من:

التصادم القهري (الفرع الأول)

التصادم مشتبه في سببه (الفرع الثاني)

التصادم الناشئ عن الخطأ من جانب واحد (الفرع الثالث)

التصادم الناشئ عن خطأ مشترك (الفرع الرابع)

الفرع الأول

التصادم القهري

التصادم القهري هو التصادم غير المتعمد الذي لا يمكن التنبؤ به ثم لا يمكن تجنبه أو تفاديه بممارسته قدر معقول من العناية و المهارة¹، وهو لا يتحقق إلا إذا اجتمعت فيه مجموعة من الشروط منها أن لا يكون للإرادة دخل فيه، عدم توقع الحادث، إستحالة الدفع، أي إذا اجتمعت هذه الشروط في الحادث إعتبر سببه القوة القاهرة²، حيث تعود أسباب القوة القاهرة إلى الرياح والأعاصير، وإضطراب البحر، والأمطار الغزيرة، أو حصول بركان مفاجئ في مكان سير السفينة أو حدوث زلزال وغيرها من الكوارث الطبيعية التي لا دخل للإنسان فيها ولا يتوقع حصولها³ كذلك يمكن أن تتصل القوة القاهرة بعوامل داخلية كالخلل المفاجئ في معدات السفينة، وأيضا ذلك

¹فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 174.

²بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 66.

³الغازي إيهاب خضر عرفات، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة، 2013/2012، ص ص 37-46.

الذى يقع بين السفن بسبب ظروف ملاحية خاصة فرضتها الدولة بسبب الحرب كالإزام السفن بإطفاء الأنوار أو السير في مجموعات¹.

الفرع الثاني

التصادم المشتبه بسببه

التصادم المشتبه بسببه هو التصادم الذى لا يمكن معرفة سببه على وجه التحديد²، أي لا يعرف إذا كان راجع إلى قوة قاهرة أو إلى خطأ أحد الربانين أو إلى خطأ مشترك بينهما، فمن خلال إسمه يتضح أنه ذلك التصادم الذى لا يمكن نسبته ولا إتباعه على حدث محدد ولا يمكن إقامة الدليل على أسباب وقوعه³، فهو التصادم الذى بالرغم من الإطلاع على كافة الأدلة والبراهين إلا أن القضاء يعجز على معرفة سبب محدد، وذلك حين تكون أقوال الطاقم والمعاینات التى قاموا بها متناقضة ولا يمكن تغليب واحدة على الأخرى بأدلة مادية، والظروف الحقيقية غير ممكنة الإثبات، وكذا تصريح رباني السفينتان متعارض كلياً، ومنه نكون أمام تصادم مشتبه في سببه لأنه لم يتمكن من إثباته من طرف القضاء⁴.

وما يتضح من مفهوم التصادم القهري و التصادم المشتبه به أن لهما نفس الحكم، فنجد أن أغلبية التشريعات أوضحت أنه لا يوجد تمييز بين التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه، حيث يتحمل كل طرف الأضرار التى لحقت به أي دون تمييز للحالة التى كانت عليها السفن أو إحداها راسية عند وقوع الحادث⁵، ومنها التشريع الجزائري نجد أن المشرع جمع بينهما في المادة 281 قانون بحري جزائري حيث نصت بقولها "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز

¹ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 66.

² فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 174.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 129.

⁴ المرزوقي منصور عبد الرحمان محمد، التصادم البحري دراسة مقارنة بين قانون دولة الإمارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل، أطروحة مقدمة لإستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2019، ص ص 15-16، تم تحميلها من الموقع <https://Scholarworks-uaeu-acae> بتاريخ 2022/04/03.

⁵ حسان سعاد، المرجع السابق، ص ص 130-131.

الحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"، أي المتضرر لا يكون له حق الرجوع على أحد،¹ وأيضاً نفس الحكم جاءت به المادة 2 فقرة الأولى من إتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري والتي نصت على أنه "إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسارة على عاتق من أصابته".

وعليه أصبحت قاعدة تحمل الأضرار لمن يتعرض للتصادم القهري و المشتبه في سببه قاعدة دولية، وأوقفت الجدل الذي كان سائد حول إمكانية الإعفاء من المسؤولية وتحمل الخسارة من قبل السفينة المتضررة متى كانت راسية.²

الفرع الثالث

التصادم الناشئ عن خطأ من جانب واحد

إن هذا النوع من التصادم الذي يكون فيه الخطأ ناشئاً من جانب واحد، يعد فيه الحديث عن السفينة من باب المجاملة أي مجازاً فقط، لأن السفينة ليس لها إرادة حتى ينسب لها الخطأ فالمقصود من الخطأ هنا هو الذي يرتكبه الربان أو المجهز³، حيث تنص المادة 3 من إتفاقية بروكسل لسنة 1910 على أنه "إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر"، من خلال نص هذه المادة يتضح أنه إذا وقع التصادم بخطأ إحدى السفن وجب تعويض الضرر على من ارتكب الخطأ، والخطأ المقصود هنا هو خطأ واجب الإثبات ولا محل لإفتراضه⁴، وكذا نصت المادة 277 من القانون البحري الجزائري على أنه "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ"، أن هذه المادة تشير للأضرار التي تقع على عاتق السفينة المتضررة والركاب أو البضاعة المشحونة، والخطأ في هذه الحالة يعود إما لربان السفينة كأن يخالف القواعد الدولية لمنع التصادم

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص 131.

²المرجع نفسه، ص 132.

³الشرقاوي محمود سمير، المرجع السابق، ص 609.

⁴هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيده، أحكام التصادم البحري دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية

والأجنبية والإتفاقيات الدولية، طبعة 1، دار جليس الزمان، عمان، 2011، ص 243.

في البحر كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها الأولوية للمرور، أو عدم إضاءة الأنوار للملاحة ليلاً، أو عدم المراقبة الجيدة، أو عدم تخفيض السرعة أثناء الرؤية الرديئة، أو أن يصدر الخطأ من المجهز نفسه كأن يسمح بسفر سفينة غير صالحة للملاحة أو غير مجهزة حسب مستويات المطلوبة للسلامة¹، وأن المدعي في هذه الحالة أن يقيم الدليل على خطأ الربان أو المجهز بكافة طرق الإثبات، أي إثبات أن هذا خطأ هو المتسبب في حصول التصادم، ووسيلة الإثبات هنا مطلقة لأنها مبنية على وقائع مادية يجوز إثباتها بجميع الوسائل منها الإستعانة بأهل الخبرة والتقارير البحرية، وللمحكمة كذلك حق الإستماع لشهود².

الفرع الرابع

التصادم الناشئ عن خطأ مشترك

يقصد بهذا النوع من التصادم هو الذي يقع نتيجة خطأ كل من السفينتين أو أكثر من سفينة³، كأن يخطئ ربان كل سفينة في المناورات لحركة سفينته مما يؤدي إلى وقوع التصادم⁴، حيث تنص المادة 278 فقرة الأولى من التشريع الجزائري على أنه "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامة الأضرار التي إرتكبتها كل منها"، وأيضاً نصت المادة 4 الفقرة الأولى من إتفاقية بروكسل لسنة 1910 على "إذا كان الخطأ مشترك تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي إرتكبتها"، أي قد يكون الخطأ المرتكب على درجة متساوية من الجسامة وقد يكون بدرجة متفاوتة إلا أن لكل من الخطأين أثر في حدوث التصادم البحري.

أما إذا تعلق الأمر بأضرار المادية التي تصيب السفن أو البضائع المشحونة وأمتعة الركاب والبحارة، يلزم من تضرر من هؤلاء مطالبة السفن تبعاً لخطورة خطأ كل منهما⁵، وهذا ما نصت عليه المادة 279 من التشريع الجزائري بقولها "أن الأضرار المسببة للسفن أو لشحنتها أو لأمتعة

¹فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 174.

²الصاصمة حسن حرب، المرجع السابق، ص 105.

³فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 175.

⁴دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 319.

⁵أعرابي كميلا أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 48.

أو لأموال الطاقم أو للمسافرين أو للأشخاص الموجودين على متن السفينة تحملها السفن التي إرتكبت الخطأ"، أما الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الجروح فتلتزم السفن المتصادمة بالتعويض على وجه التضامن ويحق للسفينة التي دفعت حصة أكبر من التي كان عليها تحملها في النهاية¹، وهذا ما نصت عليه المادة 280 من التشريع بمايلي "تستطيع السفينة التي دفعت في إطار مسؤوليتها التضامنية تعويضا يفوق الحصة التي كانت تتحملها نهائيا".

المبحث الثاني

شروط التصادم البحري

إذا كان التصادم البحري هو ذلك التصادم أو الإرتطام الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين منشأتين بحريتين أو أكثر، يصدق على إحدهما وصف السفينة، وكل ضرر تسببه السفينة لمنشأة بحرية أخرى، والتي ربطها المشرع الجزائري بمخالفة قواعد الملاحة البحرية أو الخطأ في القيام بالمناورات، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم، فإنه ولكي يدخل ضمن أحكام التصادم وجب توافر مجموعة من الشروط كانت محل إتفاق معظم التشريعات والقوانين، حيث يوجد شروط تتعلق بوسيلة التصادم وشروط متعلقة بالفعل المادي.

وعليه نتطرق في هذا المبحث إلى:

الشروط المتعلقة بوسيلة التصادم (المطلب الأول)

الشروط المتعلقة بالفعل المادي (المطلب الثاني)

المطلب الأول

الشروط المتعلقة بوسيلة التصادم

المقصود بوسيلة التصادم هي السفينة، والمعمول به في القوانين المقارنة وكذلك معاهدة بروكسل يجب أن تكون السفينة طرفا في التصادم لإعتباره تصادما بحريا.

¹أعرابي كميلا أكلي ليندة، المرجع السابق، ص 48.

وعليه نتطرق إلى:

التصادم بين منشأتين بحريتين (الفرع الأول)

التصادم بين منشأتين على الأقل إحداهما سفينة (الفرع الثاني)

الفرع الأول

التصادم بين منشأتين بحريتين

يدخل ضمن نطاق التصادم البحري إذا كان هذا التصادم بين سفن مخصصة للملاحة البحرية أو بين سفينة ومركب مخصص للملاحة الداخلية ولا يعتد بنوع السفينة أو الغرض منها لكن لا يعتبر تصادما بحريا إذا وقع الحادث بين مراكب مخصصة للملاحة النهرية الداخلية حتى ولو حدث ذلك في عرض البحر¹، كذلك لو إرتطمت السفينة بجسم ثابت كالرصيف أو الصخور وهنا نطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية².

وتطبق أحكام التصادم البحري أيضا إذا حصل الحادث بين سفينتين شقيقتين أي ملك لمجهز واحد ذلك أن لكل سفينة ذمة بحرية مستقلة وعادة ما يكون التأمين عليها لدى مؤمنين مختلفين وقد يبدو للوهلة الأولى أنه ليس من المعقول أن يرفع المجهز دعوى تصادم على نفسه بصفته مالكا للسفينة المخطئة والسفينة المتضررة معا.

ولكن الحقيقة أن الرجوع البحري بناء على التصادم معقد إذ يتدخل فيه المؤمنون الذين يتحملون في النهاية عبئ المخاطر، ومن ناحية أخرى فإن كل سفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما يثقلها من إلتزامات، وبالتالي فإنه ينبغي حتى في مثل هذه الحالة تسوية الحقوق والمسؤوليات الناشئة عن التصادم كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين³.

ومن هنا نستطيع القول لإعتبار الحادث تصادما بحريا لابد من توافر معيار المنشأة البحرية مخصصة للملاحة البحرية دون الأخذ بعين الإعتبار صفتها تجارية كانت أو مخصصة للنزهة أو مكان وقوع الإرتطام.

¹المقدادي عادل علي، القانون البحري، طبعة4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص ص195-196.

²شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 73.

³البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة، 1988، ص 346.

الفرع الثاني

التصادم بين منشأتين على الأقل إحداها سفينة

لا يكفي لإعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشأتين أو أكثر ولكن يجب أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية دون النظر ما إذا كانت صادمة أو مصدومة أو مكان وقوع الحادث في المياه الداخلية أو عرض البحر¹.

وعلى غرار التشريعات والقوانين فإن المشرع الجزائري عرف السفينة في المادة 13 من القانون البحري الجزائري بقوله "تعتبر السفينة كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، ويقصد بالمنشأة العائمة هي سفينة بحرية عائمة معرضة فعلا وبطريقة معتادة لمخاطر البحر كما يقتضي تخصيص هاته السفينة للملاحة البحرية وصلاحياتها للملاحة أن تكون في حالة تكفل سلامتها وقدرتها على مواجهة الأخطار وهي التي تحدد بدأ حياة السفينة ونهايتها قانونيا².

ولأن العبرة لإسقاط وصف السفينة على المنشآت العائمة هي تخصيصها للملاحة فإن الإنشاء يقع على باقي المنشآت كالأرصفة العائمة والعوامات والجسور العائمة فالعبرة هنا هي تخصيصها للملاحة، ومتى توفر وصف السفينة في إحدى المنشآت المتصادمة يتحقق التصادم البحري ولو كانت المنشأة الثانية صادمة أو مصدومة من أحد مراكب الملاحة الداخلية ولو وقع في البحر، كذلك الإرتطام بجسم ثابت أو عائم طالما أنه لا يعتبر سفينة في نظر القانون أي غير صالح للملاحة، وعليه متى تحقق للمنشأة وصف السفينة لا يهم الغرض الذي تخصصه له، هل هو نقل البضائع أو الأشخاص أو الصيد أو النزهة، فالقاعدة تتعلق بالملاحة البحرية بصرف النظر عن الغرض من هذه الملاحة³.

¹ الشحماط محمود، المرجع السابق، ص 73.

² فراح عزالدين، المرجع السابق، ص 169.

³ ترك محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص ص 32-33.

ومن خلال ما سبق فإن الشرط هو كون إحدى المنشأتين سفينة دون الأخذ بعين الإعتبار ما إذا كانت صادمة أو مصدومة من حيث تخصيصها للملاحة وقدرتها على مواجهة وتحمل المخاطر وكذلك عدم الأخذ بمكان وقوع الإرتطام.

المطلب الثاني

التصادم المتعلق بالفعل المادي

يقصد بالإرتطام المادي التلامس بين جسمي المنشأتين القائمتين وملحقاتهما ويعتبر شرطا من الشروط ليعتبر الإرتطام تصادما بحريا، كما قد يحدث أن تتوافر شروط التصادم في الإرتطام ولكنه يخرج من نطاق أحكام التصادم البحري.

حيث نتطرق إلى:

الإرتطام المادي (الفرع الأول)

الإستثناءات الواردة على التصادم البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول

الإرتطام المادي

يشترط لإعتبار الحادث تصادما بحريا أن يحصل إرتطام مادي بين منشأتين عائمتين سواء حصل هذا الإرتطام بين جسمي السفينة أو ملحقاتها، ويقصد بالإرتطام المادي التلامس بين جسمي المنشأتين العائمتين وملحقاتهما، وهذا الإرتطام قد يكون إرتطام مباشرا كما لو إصطدمت سفينتين وحدث تلامس جسدي، وقد يكون التلامس على مرحلتين كأن ترتطم السفينتين معا وبأثر الضربة التي تلحق السفينة الثانية تصطم بسفينة ثالثة، فهنا حصل تصادم بحري بين السفينتين لحدوث تلامس مباشر، كما حصل التصادم بين السفينة الثانية والثالثة لحدوث تلامس مباشر أيضا، وحصل تصادم بين السفينة الأولى والسفينة الثالثة والتلامس حصل بينهما بالواسطة¹. يشترط حدوث إرتطام مادي أي تضارب وإلتحام فعلي بين السفن والمنشآت البحرية، فلا يعد تصادما أن تصاب السفينة من دوامة من الماء العنيفة مهما كانت سرعتها وإقترابها وهو ما قضى

¹ترك محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص ص30-31.

به المشرع الجزائري في نص المادة 372 من القانون البحري الجزائري، إلا أنه لم يشترط أن يكون هذا الإصطدام أو إرتطام قويا ومجرد إحتكاك بسيط¹.

وفي حالة حدوث الإرتطام بين أكثر من منشأتين عائمتين نطلق عليه تصادما مركبا،² تنص المادة 13 من إتفاقية بروكسل لسنة 1910 على مايلي " تنطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو لأشياء أو لأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أي عمل إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم". فمن خلال هذا النص أضافت لإتفاقية بروكسل تطبق أحكام التصادم البحري لتشمل الأضرار التي تلحقها سفينة بأخرى أو بالأشخاص أو الأشياء الموجودة على ظهرها ولو لم يحصل إرتطام مادي بينهما.

وقد أخذ بذلك العديد من التشريعات والقوانين سواء المنظمة إلى معاهدة بروكسل أو غير المنظمة، فالقانون الفرنسي 1967 في المادة 06 نص على ذلك وكذلك الشرع الجزائري إذ تنص المادة 3/274 على أنه "وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى أو لأشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إحتمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول إصطدام أو إرتطام بصفة مباشرة"، وهذا ما يتطابق مع ما جاء في معاهدة بروكسل.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى للتصادم معنى قانوني أوسع من معناه اللغوي الظاهر والذي يجعل التصادم قاصرا على الإرتطام المادي، بحيث أصبح يغطي حتى الأضرار التي تسببها سفينة إما لسفينة أخرى أو لأشياء أو لأشخاص متواجدين على متن تلك السفينة، طالما حدث هذا الضرر نتيجة إرتكاب إحدى السفينتين لأخطاء أو عدم مراعاة إتخاذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيام بالمناورات التي قد تلجأ إليها المنشأة البحرية من أجل تجنب الإصطدام بسفينة أخرى أو حتى عدم تنفيذها، أو عن عدم مراعاة الأحكام الوطنية والدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحر³.

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص62.

²هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف اخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ص55-56.

³حسان سعاد، المرجع السابق، ص92.

غير أن ما يأخذ على المشرع الجزائري أنه قصر هذه الأضرار ما بين السفن فقط، بحيث إذا أخذنا بهذا النص فإن الأضرار التي تسببها سفينة لمركب ملاحية داخلية أو منشأة بحرية ثابتة يخرج عن إطار تطبيق أحكام التصادم البحري في حين أنه وسع في مفهوم التصادم البحري ليشمل مراكب الملاحية الداخلية والمنشآت البحرية العائمة والثابتة.

الفرع الثاني

الإستثناءات الواردة على التصادم البحري

إن مفهوم التصادم البحري بالمعنى الذي سبق تحديده ينطبق على كل حادث بحري توفرت فيه الشروط السابقة، إلا أن إتفاقية بروكسل لسنة 1910 وأغلبية التشريعات البحرية تستثني صراحة بعض التصادمات وتعتبرها خارجة عن نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري رغم توافر شروطه ومن ذلك ما يحدث من تصادم تكون فيه سفينة حربية أو السفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية غير تجارية طرفا فيه، والتصادم الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة وهذا ما نورده في مايلي:

أولاً: إذا وقع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة

فهذه السفن لا تخضع لقواعد القانون البحري سواء كانت مخصصة لخدمة عامة أو لملاحية عامة أي لأغراض غير تجارية وكذلك السفن الحربية وهو ما جاء في المادة 11 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 بقولها "لا تنطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن المخصصة لتلبية لخدمة العامة".

وقد عرفت المادة 92 من إتفاقية البحار لسنة 1992 السفينة الحربية بأنها " السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ظابط معين رسمياً من حكومة تلك الدولة ويظهر إسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة النظامية".

ترجع بعض الدول إلى عدم إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة خاصة تلك المخصصة للخدمة العمومية الخاصة ولأغراض حكومية غير تجارية، كالأرصاد الجوية والجمارك

والشرطة وسفن مد أسلاك الهاتف، لأحكام القانون البحري ذلك لأن سفن الدولة تتمتع بحصانة قضائية خاصة وفقا للعرف الدولي أمام محاكم الدول الأجنبية، وبالتالي لا يجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني وهذا ما إعتدته إتفاقية بروكسل لسنة 1910 في مادتها 11 السابق ذكرها¹.

ثانيا: التصادم البحري الواقع بين سفن مرتبطة علاقة تعاقدية

توجد حالات أخرى لا يكون فيها التصادم خاضعا لأحكام التصادم البحري بوجه عام، وإنما يخضع لأحكام المسؤولية المدنية، وتتمثل في التصادم بين السفن التي يربطها عقد الخدمات، أو تلك الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة المشحونة نتيجة التصادم البحري.

1/ التصادم الواقع بين سفن يربطها عقد خدمات

وهي السفن التي تقوم بأعمال القطر والإرشاد والإرشاد عبارة عن مساعدة تقدم إلى الربان من قبل مستخدمي السلطة المينائية عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها، وقد نظم المشرع الجزائري في المواد 279 إلى 281 القانون البحري الجزائري القطر بإعتباره للقطر عقدا وأي تصادم يحدث بين سفينة القطر والسفينة المقطورة يخرج من أحكام التصادم البحري ليخضع للأحكام الواردة في العقد وهذا ما أخذت به المادة 10 من إتفاقية بروكسل بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من إلتزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى. وقد قررت المادة 05 من معاهدة بروكسل مسؤولية المالك أو المجهز عما يحدث من تصادم نتيجة خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباريا وهو حكم إعتدته العديد من القوانين الوطنية كالقانون الفرنسي والمصري وكذلك الجزائري في المادة 283 القانون البحري الجزائري التي تحمل المسؤولية لمجهز السفينة أو مالكها في حالة التصادم حتى ولو كان ذلك نتيجة خطأ المرشد.

2/ الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة المشحونة جراء التصادم البحري

يرتب عقد النقل البحري إلتزامات على عاتق كل من الطرفين، سواء بين المرسل والناقل في عقد نقل البضائع، أو بين المسافرين والناقل في عقد نقل الأشخاص وعليه يكون ناقل البضائع مسؤولا عن الخسائر والأضرار، ولمالك البضاعة الحق في مطالبة السفن المتصادمة بالتعويض، كما يكون ناقل

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص06.

الأشخاص مسؤولاً عما يصيب الراكب من أضرار لحقت بشخصه أو بأمتعه¹، وقد أكدت المادة 10 من إتفاقية بروكسل هذا الحكم بأن ما تضمنته من أحكام لا يسري على الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى.

¹المرجع نفسه، ص 77.

الفصل الثاني

دعوى المسؤولية عن التصادم

البحري

الفصل الثاني: دعوى المسؤولية عن التصادم البحري

إن الخوض في أسباب مختلف الحوادث البحرية وعلى رأسها التصادم البحري والتحقيق فيه من الموضوعات التي لاقت إهتماما كبيرا على مستوى الدول، حيث تكمن الأهداف في غرض إستبيان الأسباب التي ساهمت في وقوع هذا الحادث البحري، ودراسة الظروف المحيطة به وبمرتكبه لتحديد مسؤولية الجهة المسببة وكشف الحقيقة للفصل فيها، ومن أجل منع وتفايدي وقوع خطر في المستقبل، وينتج عن وقوع التصادم البحري مجموعة من الأضرار، ويترتب عليها مسؤوليات، ومنه يلجأ المتضررين لرفع دعوى قضائية عن طريق اللجوء إلى القضاء أو يلجأ الأطراف لعرض نزاعهم على التحكيم بإعتباره آلية من آليات حل النزاع، وكذا ما يوفره من مزايا كسرعة الفصل في النزاع.

ومنه نتطرق للحديث في هذا الفصل عن:

دعوى المسؤولية عن التصادم البحري أمام القضاء (المبحث الأول)

رفع الدعوى أمام هيئة التحكيم البحري (المبحث الثاني)

المبحث الأول

دعوى المسؤولية عن التصادم البحري أمام القضاء

قد تقع أثناء الملاحة البحرية العديد من حوادث التصادم البحري ونتيجة أهميتها تخضع لتنظيم قانوني خاص يتميز عن القواعد العامة وهذه الحوادث تؤدي إلى رجوع المتضررين فيها بعضهم على البعض الآخر وإذا ما ترتب على التصادم بين السفينتين أو السفن ضرر ما فللمضور الحق في رفع دعوى المسؤولية ويسلك طريق القضاء ويتم النظر في قضايا الحوادث البحرية وفقا للأقطاب المتخصصة وهي ليست جهات قضائية مستقلة والتي لها إختصاص نوعي محصور في منازعات معينة وهي المنازعات البحرية وهي قضايا في غاية الحاسية ويتمثل اطراف المنازعة في أطراف دعوى التصادم المدنية هما المدعي والمتضرر من جراء وقوع حادث التصادم البحري أو الشخص الذي لحقه ضرر والمطالب بتعويضه، فغير المضور ليس له الحق في طلب التعويض، أما الطرف الثاني فهو المدعى عليه وهو مالك السفينة الصادمة أو تجهزها و في معظم الأحوال هو مسؤول مدنيا عن خطأ الربان، وبالتالي هو الشخص المسؤول عن الضرر

الذي لحق بالمضروب من جراء التصادم البحري¹، وتطرح الدعوى المدنية مشكلات قانونية عديدة مما تضعنا أمام إشكالات تتعلق بالإختصاص القضائي الدولي نظرا لوجود عنصر أجنبي فيها وإختلاف النظم القانونية لكل دولة مما تطرح مسألة تنازع القوانين. فسعت الجهود الدولية لوضع حلول لها من أجل معالجة مختلف أحكامها تمثلت في شكل معاهدة بروكسل المتعلقة بالإختصاص المدني لسنة 1952.

و من خلال هذا سنتطرق:

لكيفية تعيين المحكمة المختصة (المطلب الأول)

والقانون الواجب التطبيق على الدعوى في (المطلب الثاني)

المطلب الأول

تعيين المحكمة المختصة

من حق المضروب من التصادم البحري اللجوء إلى الجهات لقضائية المختصة من أجل رفع دعوى للمطالبة بتعويضه عما لحقه من أضرار. ضد السفينة التي ثبت بحقها ارتكاب الدعوى وهي دعوى مدنية تقصيرية ناتجة عن إخلال السفينة الصادمة بالتزامها القانوني تجاه السفينة المصدومة، لهذا ينبغي أن تكون هذه الجهة مختصة فعلا للنظر في الدعوى طبقا لقواعد الإختصاص المدني في التصادم البحري، على أساس أن البحر تجوبه سفن متعددة ومختلفة الجنسيات.

الفرع الأول

أهمية تعيين تعيين المحكمة المختصة

إن معرفة المحكمة المختصة في الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم ذو أهمية كبيرة، وذلك لأن هذه الدعوى تخضع في الغالب لمدة تقادم قصيرة يسقط بإنتهائها حق إقامة الدعوى مما يستوجب معرفة المحكمة المختصة بنظر الدعوى بالسرعة الممكنة، كما أن مسألة الإختصاص القضائي الدولي تعتبر بصورة عامة مسألة أولية تسبق مشكلة تطبيق القانون كما أنها تلعب دورا كبيرا في تعيين القانون الواجب التطبيق وذلك في الدعاوي التي يوجد فيها عنصر أجنبي فإنه

¹ السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الإلتزام بوجه عام مصادر الإلتزام، ج1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص916.

يستعين في ذلك بقواعد وطنية وإن القواعد الوطنية تتعلق بتنازع الإختصاص القضائي في دعوى التصادم لمحاكم إحدى الدول¹.

وقد كانت قضية سفينة "اللوتس" الفرنسية وراء تحديد الدول لأسس يتم من خلالها تعيين المحكمة المختصة ونلخص أحداثها في حصول تصادم بأعالي البحار بينها وبين سفينة تركية لنقل الفحم، وتضررت السفينة التركية في الجانب المادي والبشري، وحين رست السفينة الفرنسية في ميناء إسطنبول ألقى السلطات التركية القبض على ربانها ومحاكمته أمام المحاكم التركية، وبعد عرض الموضوع على المحكمة الدائمة للعدل الدولي عام 1927، إنتهت المحكمة إلى ما إتخذته تركيا لا يخالف القانون الدولي، وذلك لخلو هذا القانون من قاعدة تحدد الإختصاص القضائي بهذا الشأن².

ومنه تضافرت الجهود الدولية من اجل تنظيم مسالة الاختصاص المدني لدعاوي التصادم البحري، ولتدارك الفراغ الذي تركته إتفاقية بروكسل لسنة 1910 بتاريخ 10 ماي 1952 تم إبرام إتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد الإختصاص المدني في دعاوي التصادم البحري و التي تضمنت نصوصا منظمة للدعوى المدنية وكيفية رفعها للجهات لمختصة.

الفرع الثاني

حالات المحكمة المختصة

منحت معاهدة بروكسل لسنة 1952 الحق للمدعي رفع دعواه أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في مادتها الأولى وفي فقرتها الأولى بقولها "يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذي يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضا أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتي بيانها وحسب

1- أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد او أمام المحكمة التي يقع بدائرتها

احد مراكز إستغلاله .

¹هاشم رمضان الجزائري عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص274.

²طالب أحسن موسى، القانون البحري، طبعة1، دار الثقافة، عمان، 2007، ص190.

2- أمام محكمة المكان الذي أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به. أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه، والذي قدم فيه المدعى كفيلا أو أي ضمان آخر.

3- أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية.

وفي حالة تعدد المدعون حيث يقع التصادم بين عدة سفن تنتمي إلى دول مختلفة ففي هته الحالة فإن المحكمة المختصة التي سبق أن رفعت عليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد نفس المدعى عليه وهي التي تقرر لها الإختصاص عملا بأحكام المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1952، وهو ما تنص عليه المادة 03 في فقرتها الثانية من المعاهدة بقولها "إذا تعدد المدعون جاز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه".

وعليه إذا وقع تصادم بحري فإن المدعى عليه يمكن رفع دعواه أمام إحدى المحاكم السابق ذكرها، ولكن نشير إلى انه لكي نستطيع تطبيق أحكام هذه المعاهدة يجب أن تكون المنشئات ترفع أعلام دول مصادقة على الإتفاقية وهو ما تنص عليه المادة 08 منها بقولها "تسري أحكام هذه الإتفاقية على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة.

وفي حالة ما تعلق الأمر بدول غير منتمية للمعاهدة ففي هته الحالة يمكن تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل، أما إذا كان ذوي الشأن ينتمون لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق وهو ما نصت عليه المادة السابق ذكرها.

أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات الإستغلال .

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر .

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ و المياه الداخلية¹.

ولقد أشار أيضا لمسألة الإختصاص في حالة وقوع تصادم بين عدة سفن في المادة 293 من القانون البحري بقولها "في حالة وقوع تصادم تورطت فيه عدة سفن، تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع تطبيقا لأحكام المادة 290 أعلاه، بالحكم في الدعاوي المرفوعة عن الحادث نفسه"². ففي هذه الحالة تختص المحكمة التي سبق ورفعت إليها الدعوى من الحادث نفسه، ونشير إلى أنه يجوز للأطراف الإتفاق على رفع دعواهم أمام أي محكمة يختارونها أو عرضها على التحكيم، وهو ما نصت عليه المعاهدة في مادتها الثانية بقولها "لا تخل أحكام المادة الأولى بأي حال من الأحوال بحق الخصوم ورفع الدعوى أمام أي محكمة يكونون قد إتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم"، فيمكن للأشخاص الإتفاق فيما بينهم على محكمة يرونها مناسبة لعرض النزاع أمامها، أو الإتفاق على عرض مسائل التصادم على التحكيم يتم بعد وقوع الحادث إذ لا تتصور الإتفاق مسبقا على ذلك كونه لا يمكن التنبؤ بوقوع الحادث وبذلك نكون أمام مشاركة التحكيم.

وقد ساير المشرع الجزائري المعاهدة في ذلك إذ نص في المادة 291 من القانون البحري على "إن أحكام المادة 290 أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم إختيارها بإتفاق مشترك بينهم أو في عرضها على التحكيم"³.

المطلب الثاني

تعيين القانون الواجب التطبيق

لا تثار مسألة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وذلك عندما يحصل التصادم بين سفن تنتمي إلى دول منضمة إلى إتفاقية بروكسل لسنة 1910، إذ أن

¹المادة 290 من القانون البحري الجزائري.

²المادة 293 من القانون البحري الجزائري.

³المادة 291 من القانون البحري الجزائري.

هذه الإتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق، ولكن المشكلة تبقى قائمة عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، إحداهما تنتمي إلى دولة غير منضمة إلى الإتفاقية المذكورة، إذ تظهر أهمية تعيين القانون الواجب التطبيق على الواقعة لغرض تحديد مدى المسؤولية وبيان مقدار وكيفية التعويض والجهة التي تتحمله خاصة إذا كان التصادم لأسباب غير معروفة¹.

وفي هذا الغرض تظهر لنا حالتين هما:

التصادم الواقع في المياه الإقليمية (الفرع الأول)

التصادم الواقع في أعالي البحار (الفرع الثاني)

الفرع الأول

التصادم الواقع في المياه الإقليمية

غالباً ما يحصل تنازع القوانين عندما يحصل تصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وتثير الكثير من المصاعب عند البحث عن القانون الواجب التطبيق.

وقد تباينت الآراء في هذه المسألة بين:

تطبيق القانون الوطني للدولة الواقع في مياهها الإقليمية الإصطدام (أولاً)

أو تطبيق قانون العلم المشترك (ثانياً)

أو تطبيق القاضي الذي ينظر في الدعوى (ثالثاً)

أولاً : تطبيق القانون الوطني

إن تطبيق القانون الوطني للدولة التي وقع فيها التصادم هو المبدأ المقرر في تشريع الكثير من الدول، حيث يتم إخضاع كل تصادم واقع في المياه الإقليمية لقانون الدولة التي تتبعها تلك المياه، وما في ذلك الحقيقة سوى تطبيق القاعدة العامة في مجال المسؤولية التقصيرية التي تقضي بإخضاع الفعل الضار لمكان حدوثه، فالمياه الإقليمية تعتبر جزءاً من إقليم الدولة ووقوع

¹ علاء محمد عمر، "الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة مقارنة"، مجلة جامعة بابل، جامعة البصرة، المجلد (18)

العدد(01)، ن العراق، 2010، ص10 تم تحميلها من الموقع www.uobabylon.edu.iq بتاريخ 2022/04/05.

فعل ضار في هذه المياه يعني وقوع هذا الفعل في إقليم الدولة الساحلية، وبالتالي إختصاص قانونها في حكم العلاقة محل النزاع¹.

حيث يرى أنصار هذا الرأي أن القانون الوطني يضع حلا لمشكلة تنازع القوانين من خلال قاعدة الإسناد التي تعتبر قانون محل وقوع الفعل الضار هو القانون الواجب التطبيق على الواقعة لأن هذا الأخير هو الذي تترتب تحت سلطانه كل الآثار القانونية التي تتولد عن الواقعة²، ومن الضروري الإشارة إلى أن المبدأ الذي يقضي بتطبيق قانون الدولة التي حصل فيها التصادم القائمة على أساس المسؤولية التقصيرية، ولا يشمل الدعاوى على أساس المسؤولية العقدية، كالدعوى التي يقيمها الشاحن على الناقل فهذه تخضع في الغالب لقانون الإقليم الذي أبرم فيه العقد وليس لقانون الإقليم الذي حصل فيه التصادم³.

ومما سبق ذكره نجد أن الراجح عند القضاء والفقهاء هو تطبيق القانون المحلي على دعاوى التصادم البحري التي يقع في إقليم تلك الدولة بغض النظر عما إذا كانت السفن المتصادمة ترفع علم الدولة صاحبة الإقليم أم لا، بل وإنه قد يطبق أيضا حتى لو كانت السفن المتصادمة ترفع علما مشتركا وهو الرأي المتبع في العديد من الدول ونلمس ذلك في أحكامها القضائية الصادرة عنها كالقضاء الفرنسي و القضاء الإنجليزي.

وعلى الرغم من وجهة هذا الرأي إلا أن النقد الموجه إليه هو وجوب إستثناء حالة التصادم الحاصل بين سفينتين تحملان نفس العلم، إذ أن من الأفضل تطبيق قانون العلم المشترك، وذلك لأنه الأكثر إرتباطا بأطراف العلاقة من القانون الوطني ومع ذلك فأغلبية الدول أخذت بتطبيق القانون الوطني حتى ولو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى دولة واحدة.

وقد يرد تساؤل حول إمكانية تطبيق القانون الوطني على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية أو الداخلية بما في ذلك مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة⁴.

¹ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 224.

² صادق علي هشام، المرجع السابق، ص 123.

³ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيدة، المرجع السابق ص 294.

⁴ د. علي حسين يونس، أصول القانون البحري، القاهرة، 1971، ص 719.

وقد رد على هذا الرأي بأنه ليس من المنطق أن ترتبط حقوق المضرور من التصادم بالعقد المبرم بين مالك السفينة والريان، لأن ذلك يتجاهل كون مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها تستند إلى نص القانون وليس العقد.

ثانيا : قانون العلم المشترك

يتطلب تطبيق هذا الرأي أن تحمل السفن المتصادمة علم دولة واحدة، وقد أخذ بهذا الإتجاه القانون الألماني، ففي حكم المحكمة العليا الألمانية طبقت المحكمة القانون الألماني على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية أجنبية بين سفينتين ترفع كل منها العلم الألماني، وقد أيدت بهذا الحكم إتجاهها قويا قد ظهر بوضوح في القضاء الألماني من قبل، على أن تطبيق قانون العلم المشترك على التصادم البحري الواقع في المياه الأجنبية على هذا النحو لم يستبعد الرجوع للقانون المحلي بصفة مطلقة. فقد أكد القضاء الألماني أن القانون المحلي هو الذي يتعين الرجوع إليه في جميع الأحوال بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم مرور السفن والأحكام الخاصة بمنع التصادم التي قررتها الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية.

وقد ذهب جانب من الفقه إلى حد القول بأن تطبيق قانون العلم المشترك في الفرض الخاص بالتصادم البحري يصفة خاصة يعد إعمالا لقاعدة إسناد موحدة تضمنتها المادة 12 من معاهدة بروكسل لعام 1910 في الفروض التي تدخل فيها علاقة المسؤولية في نطاق تطبيق المعاهدة وذلك فيما لو كان قانون العلم المشترك هو قانون الجنسية المشتركة لذوى الشأن في نفس الوقت. إلا أن هذا الإتجاه واجه نقدا كبيرا من جانب الفقه السائد كونه في مجال التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية على وجه الخصوص، فليس من المنطق في نظر هذا الرأي أن تتجاهل مبدأ تطبيق القانون المحلي بما يقوم عليه من أسس قانونية صلبة لمجرد تحقق إعتبارات عارضة هي تصادف أن تكون كل من السفينتين المتصادمتين تحملان علم دولة واحدة¹. أما بالنسبة لمعاهدة بروكسل تضمنت قاعدة إسناد موحدة تقضي بتطبيق قانون العلم المشترك، فأن الأساس الذي تقوم عليه المادة 12 خاطئ².

¹ صادق علي هشام، المرجع السابق، ص 126.

² المرجع نفسه، ص ص 126-127.

ومهما تكن التبريرات فإن أهم ما يمكن ملاحظته حول هذه الأحكام هو أنها وإن كانت قد طبقت قانون العلم المشترك، فإن ذلك في الحقيقة يقترن في نفس الوقت بقانون القاضي، وهو ما جعلنا نتساءل هل تطبيق قانون العلم المشترك هو الغاية أم مجرد وسيلة للوصول إلى تطبيق القانون الوطني وهو سؤال الإجابة عنه تقضي صدور حكم حول تصادم يقع بين سفينتين تحملان أعلاما مشتركة ويرفع النزاع أمام قضاء دولة لا تنتمي إليها تلك السفن، وإذ كان هذا هو الوضع في القضاء، فإن الفقه في غالبته يرفض فكرة التخلي عن القانون المحلي وتطبيق قانون العلم بصفة مجردة، إذ ليس في ذلك أي أسس قانونية صلبة وإنما فقط إستجابة لإعتبارات عارضة وهي تصادف كون كل السفن المتصادمة تحمل نفس العلم، ومنه يبقى الحل الأفضل هو تطبيق قانون العلم المشترك فقط في حالة كونه أيضا هو قانون القاضي¹.

ثالثا : تطبيق قانون القاضي المعروضة عليه الدعوى

يرى هذا الرأي بوجوب تطبيق قانون القاضي الذي ينظر في الدعوى على أساس أن الأطراف عندما إختاروا رفع الدعوى أمام محكمة معينة فهذا يفسر بأنه رضاء ضمني بقانون هذه المحكمة² في حين يرى البعض الآخر بأن القانون الأجنبي يقوم بتطبيق القواعد الموضوعية الوطنية على النزاع المعروض عليه،³ وقد واجه هذا الرأي بعض النقد وخاصة فيما يتعلق بالرضاء الضمني لأطراف النزاع، فلو قام كل من طرفي النزاع برفع دعواه أمام محكمة مختلفة، فهل هذا يعني أن الخصوم إرتضوا بتطبيق كل من القانونين، لذلك لا يمكن القول بأن هناك نوع من العقد القضائي ورضاء ضمني بين أطراف النزاع على تطبيق قانون المحكمة⁴، أما الرد بشأن مخالفة النظام العام فإن هذه الفكرة هي أداة إستثنائية لإستبعاد القانون الواجب التطبيق بموجب قاعدة الإسناد، لذلك لا يجوز إستخدام هذه الوسيلة الإستثنائية لتقرير مبدأ عام وهو تطبيق قانون القاضي على دعوى التصادم البحري ليناكس تطبيق القانون الوطني الذي يستند إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين

¹ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص ص 224-225.

² يعقوب يوسف عبد الرحمان، شرح القانون البحري الكويتي الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت

1989، ص 152.

³ صادق هشام علي، المرجع السابق، ص ص 132-134.

⁴ المرجع نفسه، ص 153.

ولذلك لم يتردد الفقه الغالب في رفض الإتجاه الذى يميل إلى تطبيق قانون القاضي على التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية، ومؤيدا بشدة الرجوع في هذه المسألة إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين، والتي تفضي إلى تطبيق قانون محل وقوع الفعل المنشئ للإلتزام.

الفرع الثاني

التصادم الواقع أعالي البحار

بالنظر لموضوع التصادم البحري الواقع في أعالي البحار للبحث عن مسألة وقوع التصادم في المياه لا تنتمي لسلطان أي دولة وعليه عدم خضوعها لأي قانون يحكمها لذلك فمسألة تنازع القوانين تكون في هذه الحالة أكثر تعقيدا من سابقتها حيث يصعب تحديد القانون الواجب التطبيق خاصة مع إختلاف حالات التصادم فقد يكون بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو سفن ترفع أعلام دولة مختلفة وهذه الأخيرة قد تكون منضمة أو غير منضمة لاتفاقية بروكسل 1952 المتعلقة بتوحيد الإختصاص المدني للتصادم البحري ومع تعدد هذه المسائل التي تطرح أشكال تحديد القانون الواجب التطبيق تعددت الآراء الفقهية لمحاولة إيجاد حلول وسنحاول عرضها وتحديد مضمونها.

حيث تناولنا:

تطبيق قانون العلم المشترك (أولا)

تطبيق قانون العلم (ثانيا)

تطبيق كلا القانونين (ثالثا)

أولا: تطبيق القانون العلم المشترك

أجمع الفقه والقضاء في جميع دول العالم بالقول بتطبيق القانون العلم المشترك ، خاصة في هذه الحالة أين يتعذر تطبيق القانون الإقليمي نظرا لوقوع التصادم في عرض البحر، إعتبارا من أن السفينة جزء من إقليم الدولة التي تحمل علمها والقانون الذي تنتمي إليه السفينة، هذا الحل يكاد يجمع عليه كافة شراح القانون كما إعتنقته القضاء وأغلب الدول فهو أكثر ملائمة لطبيعة النزاع والقانون الأنسب في شأن المسؤولية عن حوادث السفن التي تقع في أعالي البحار، فإتحاد السفينتين في علم واحد يجعل تطبيق القانون أمرا سهلا بإنطباق قانون العلم المشترك.

ثانياً: تطبيق قانون العلم

يرى أنصار هذا الرأي أن تطبيق قانون علم السفينة في مسألة التصادم البحري وهو من أكثر الحلول الملائمة و خاصة إذا حصل التصادم في أعالي البحار إذ يتعذر معه تطبيق القانون الوطني، وإن إتحاد علم السفينتين لا يثير أية مشكلة تصيب تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين وهذا الرأي يكاد يجمع عليه كافة شراح القانون كما إعتنقه القضاء وأغلب دول العالم، ولكن المشكلة أكبر عندما يختلف العلمان، وفي ذلك تعددت الآراء بين رأي يرى:

1_ تطبيق علم السفينة الصادمة

يرى أنصار هذا الرأي بضرورة تطبيق علم السفينة الصادمة، ويروونه أكثر الحلول ملائمة لهذه المسألة، والذي يستند إلى تطبيق قانون علم السفينة مرتكبة الخطأ يكون في مصلحة مالك السفينة فهو يعلم مسبقاً بحدود مسؤوليته في حالة الخطأ ، فلا يتحمل إلتزامات قد يفرضها عليه قانون لا علم له به، مما يحقق وحدة الأحكام وتناسبها¹، وقد إنتقد على أساس مالك السفينة فقط فقد يخدم صاحب السفينة المضرورة أيضاً، وهو ما أخذ به القانون الفرنسي في أغلب أحكامه.

2_ تطبيق قانون السفينة المصدومة

يستند أصحاب هذا الرأي إلى أن أحكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني تسعى إلى حماية الطرف المتضرر، ومن عيوب هذا الرأي أن مسؤولية مالك السفينة الصادمة تبقى خاضعة لقانون غير معروف مسبقاً، كما أن هذا المبدأ ليس له سند قانوني بل العكس فإن المدين هو الأحق بالرعاية، ومع ذلك يبقى التساؤل عن القانون الواجب التطبيق قائماً حينما يقع التصادم نتيجة خطأ مشترك إذ من الصعوبة بإمكان تطبيق أي من القانونين، وفي هذه الحالة لا بد من تطبيق قانون علم السفينتين المتصادمتين.²

¹راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، مصر، 2008، ص 388.

²علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص ص 13-14.

ثالثاً: تطبيق كلا القانونين

يرى أصحاب هذا الرأي بأنه لا بد من الموازنة بين أطراف النزاع وذلك لأن الطبيعة الخاصة للمسؤولية التقصيرية تستوجب الأخذ بعين الإعتبار مصلحة كل من السفينة الصادمة والسفينة المصدومة وذلك لا يتم إلا بالتطبيق الجامع لقانون علم السفينتين المتصادمتين، ولذلك فإن هذا الرأي يرى بأن المسؤولية في هذا الغرض لا تقوم إلا إذا توافرت شروط كل من القانونين، وهذا ما يثير الكثير من الصعوبات في التطبيق على أساس أنه سيراعي مصالح مالك السفينة الصادمة لوجوب تحقق مسؤولية هذا الأخير في كلا القانونين، مما دعى البعض إلى تطبيق قانون كل من العلمين تطبيقاً موزعاً بحيث تكون مسؤولية مالك أو مجهز كل سفينة محددة وفقاً لقانون دولة العلم، ولم يسلم هذا الرأي من النقد إذ يترتب على الأخذ به تجزئة أحكام المسؤولية مما يؤدي إلى إثارة صعوبات عملية لا يمكن تلفها بسهولة، كما أنه سوف يخل بالمساواة الواجب مراعاتها بين السفينتين إذا كان التصادم بخطأ مشترك.¹

إن دعوى التصادم كغيرها من الدعاوي تنتج آثاراً بعد رفعها وتخضع كذلك للتصادم، حيث تنص بعض القوانين البحرية على إجراءات خاصة يجب على المدعي في دعوى التصادم إتباعها عند إقامة الدعوى، وإلا كانت الدعوى معرضة للدفع بعدم القبول.

وتخضع دعوى التصادم إلى تقادم قصير لأنه إذا لم ترفع الدعوى خلال مدة معينة فإنها تسقط بالتقادم، حيث تشترط وجوب إتباع شكايات خاصة عند إقامة الدعوى وعند الإنتهاء ترفع الدعوى خلال مدة زمنية معينة وإلا تعرض الدعوى للدفع بعدم القبول، لكن هذه الشكايات كانت تؤدي إلى ضياع الكثير من الحقوق لدى فإن معظم القوانين العربية بعد صدور إتفاقية بروكسل لم تأخذ بالدفع بعدم القبول.²

والمدة المحددة لرفع دعوى المطالبة بالفرق المقرر في الفقرة 3 من المادة 4 هي سنة واحدة ولا تسري هذه المدة إلا من يوم الدفع، وأسباب إيقاف وإنقطاع هذه المدة المحددة لسقوط الدعوى يقرها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى.

¹ علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 14.

² هاشم رمضان عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص 310-311.

إن الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 قانون بحري جزائري هو سنة واحدة ولا يسري هذا التقادم من يوم الدفع.

أن مدة التقادم المذكورة سابقا لا تسري عند عدم التمكن من حجز السفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري ومنه تنقضي دعوى التصادم بمضي سنتين من وقوع حادث التصادم على أن دعوى الرجوع التي ترفعه إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية إذا نشأ عن التصادم وفاة أو جرح فتتقادم بمضي سنة واحدة من تاريخ الوفاة.

المبحث الثاني

رفع الدعوى أمام هيئة التحكيم البحري

التحكيم البحري نظام قانوني لحل المنازعات البحرية، معروف منذ القدم حتى يمكن القول أن جذوره تمتد إلى العهد الروماني في القرن السابع عشر قبل الميلاد، وكان لإزدهار التجارة البحرية في العصور الوسطى ووجود العديد من الموانئ الهامة على بحر الشمال وبحر البلطيق الأثر الأكبر في أن يحظى التحكيم البحري بمكانة لائقة كوسيلة لحل المنازعات البحرية.

وبالنظر إلى ازدهار التجارة الدولية وزيادة حركة النقل البحري وإرتفاع معدلات التبادل التجاري بين الدول قابله ازدهار ورواج للتحكيم البحري في عصرنا الحاضر.

حيث يعتبر التحكيم البحري وسيلة فعالة بالنسبة للدول لحل الخلافات التي تنشأ بينهما ومنه نتطرق إلى:

مفهوم التحكيم البحري في (المطلب الأول)

تنظيم التحكيم البحري (المطلب الثاني)

المطلب الأول

مفهوم التحكيم البحري

يعد التحكيم البحري فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي، ومنه فالتحكيم البحري قانونا هو إتفاق طرفين في نزاع معين على إحالته إلى شخص ثالث أو أكثر لحسمه دون اللجوء إلى القضاء، وبذلك فهو لا يختلف في تعريفه عن التحكيم عموما وكذلك أنواعه.

حيث سنتطرق في هذا المطلب إلى:
تعريف التحكيم البحري في (الفرع الأول)
وأنواعه في (الفرع الثاني)

الفرع الأول

تعريف التحكيم البحري

التحكيم هو إتفاق بين الخصوم على طرح النزاع على شخص أو أشخاص معينين للفصل فيه دون اللجوء إلى محكمة مختصة، وبمقتضى هذا التحكيم يتنازل الخصوم عن حقهم في عرض النزاع على القضاء، ويصدر بموجبه حكم يكون ملزماً للخصوم وغير قابل للطعن فيه¹. وكذا هو نظام قانوني لحل المنازعات البحرية، وهو نظام معروف منذ القدم، ساعدت على إزدهاره وإنتشاره العديد من الإعتبارات منها تجنب طول وبطئ التقاضي أمام المحاكم خاصة وأن عامل السرعة يعتبر من العوامل الهامة في تنفيذ المعاملات التجارية إضافة إلى سرية جلسات التحكيم وكذا إلى الخبرة التي يتميز بها المحكمون على أساس أن أطراف التحكيم يراعون في إختيارهم المحكمين مدى تخصصهم في موضوع النزاع، وعلمهم بمقتضيات التجارة البحرية والنقل البحري وهذا ما جعل اللجوء إلى التحكيم أمراً منتشراً في مجال العلاقات التجارية الدولية بصفة عامة وفي مجال العلاقات البحرية بصفة خاصة. وعرفه جنب من الفقه بأنه الطريقة التي يختارها الأطراف لفض النزاع والبت فيه أمام شخص أو أكثر يطلق عليه اسم المحكم أو المحكمين دون اللجوء إلى القضاء.

الفرع الثاني

أنواع التحكيم

إن أطراف العلاقات البحرية الدولية الخاصة عندما يقومون بالإتفاق على شرط التحكيم قبل نشوء النزاع أو مشاركة التحكيم بعد نشوءه، فإنهم بذلك يكونوا قد إتفقوا على إحالة النزاع الذي ينشأ بينهم على التحكيم البحري والذي يختلف بين تحكيم المؤسسي وتحكيم الحر.

¹ البياتي علي طاهر، التحكيم التجاري البحري دراسة قانونية مقارنة، طبعة 1، دار الثقافة، عمان، 2006، ص 87.

حيث سنلاحظ في هذا الفرع مفهوم كل نوع ومنه سنتطرق إلى:

التحكيم البحري المؤسسي (أولا)

التحكيم الحر (ثانيا)

أولاً: التحكيم البحري المؤسسي

يقصد به التحكيم البحري الذي يتفق فيه الأطراف على إحالة المنازعات التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة والتي تتميز بالكفاءة ومعرفتها بالمحكمين المختصين كما أنها تتوفر على لوائح جاهزة مما يسهل ويسهل الإجراءات اللازمة لذلك¹، وأهم مراكز التحكيم البحري المؤسسي تبرز في:

1_ غرفة التحكيم البحري بباريس

تأسست عام 1929 بموجب قانون 1 يوليو 1901 بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن وهي متخصصة في المجال البحري تضم في عضويتها كافة التخصصات من ملاك للسفن وربابنة ووكلاء ومقاولي الشحن والتفريغ والسماسة البحريين وشركات التأمين والعديد ممن لهم علاقة بالنقل البحري².

2_ المنظمة الدولية للتحكيم البحري

في مارس 1978 قامت غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية بوضع لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة تحكيم غرفة التجارة الدولية و اللجنة البحرية الدولية *CM* ويقع تطبيقها على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري ويوجد مقرها في باريس، تتكون اللجنة الدائمة من 12 عضو تعين المنظمة نصفهم غرفة التجارة الدولية بينما يعين النصف الثاني³.

3_ غرفة اللويدز للتحكيم البحري

¹ الحوسني عبد الحميد محمد، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 54.

² ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 413.

³ المرجع نفسه، ص 413.

وهي من أعرق مؤسسات التحكيم البحري ولها تجربة طويلة لحل المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية و يوجد بها عدد كبير من أشهر المحكمين المشهود لهم بالكفاءة في مجال المساعدات البحرية والانقاذ وعمليات النقل البحري.

كما تقوم غرفة اللويدز بتنظيم العملية التحكيمية بالكامل ابتداءً من تلقي طلبات التحكيم حتى صدور قرار التحكيم¹.

ثانياً: التحكيم الحر

هو تحكيم يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة حيث أن الأطراف يقومون بتنظيم التحكيم بأنفسهم ويتفقون على تشكيل هيئة للتحكيم وعلى كافة القواعد المطبقة والمكان والقانون المطبق ويتميز بالسرية وقلّة التكاليف مقارنة بالتحكيم المؤسسي كما يعاب عليه الصعوبة في تنفيذ أحكام التحكيم وإحتمالية عدم قدرة الأطراف على التعاون عندما يحدث النزاع²، وينظم ذلك العديد من المراكز أهمها:

1_ جمعية المحكمين البحريين بلندن

تأسست عام 1960 لها لائحة تضم قواعد وأحكام خاصة بها تعرف بقواعد جمعية لندن للمحكمين البحريين 1987 والمعدلة سنة 1991 كما لها لائحة للمنازعات الصغيرة لتبسيط الاجراءات وتقليل النفقات في المنازعات البسيطة، وهذه الجمعية لا تقوم بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية أو حتى في الإشراف على سير العمل التحكيمي إلا أنها تسهل عملية إختيار المحكمين البحريين من بين أعضائها عن طريق وضع قائمة من المحكمين ليقوم أطراف العملية الإختيار من بينهما، كما تقوم بتحديد لائحة التحكيم الخاصة بالجمعية، وهي لا تقوم بتدخل مباشر بخصوص تحديد مكان عقد التحكيم ومواعيد الجلسات، كما أنها لا تقوم بنشر أي أحكام تحكيمية إلا إذا تم الإتفاق على ذلك بين المحكم والأطراف، وبهذا فإن الجمعية لا يكون لها تدخل

¹ الحوسني عبد الحميد محمد، المرجع السابق، ص 60.

² البياتي علي طاهر، المرجع السابق، ص 65.

أو لأجهزتها الإدارية في مراحل العملية التحكيمية بل يقتصر دورها على تعيين المحكمين إذا طلب منها ذلك¹.

2_ جمعية المحكمين البحريين بنيويورك

تتكون من السماسرة المرخص لهم بالعمل في المجال البحري ووكلاء السفن التجارية، لها جمعية تحكيم، بالإضافة إلى مجموعة من القواعد التي تحدد المبادئ المقيدة لسلوكيات المحكم ولائحة تحكيم للمنازعات الصغيرة، وهي تقوم بتدريب أعضائها على ممارسة العملية التحكيمية عن طريق الدورات المختلفة، إذ أن طلب الإستعانة بها يتم بناءا على موافقة أطراف التحكيم على ذلك².

3_ التحكيم البحري بموجب لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ليونسترال وهي لائحة تحكيم نموذجية وضعتها لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية هدفت من خلالها الى توحيد القواعد المنظمة للتحكيم التجاري الدولي، وتحتوي على العديد من القواعد والأحكام القادرة على تسيير العملية التحكيمية وهذه اللائحة في متناول أي من الأطراف أو المحكمين للسير على قواعدها وأحكامها في أي عملية تحكيمية³.

المطلب الثاني

تنظيم التحكيم البحري

نظرا لطبيعة التصادم البحري، فإنه لا يوجد أي عقد سابق يلزم الأطراف بتسوية النزاع عن طريق التحكيم في حالات التصادم البحري، لذلك فإن اللجوء للتحكيم يكون بعد وقوع النزاع ويكون إتفاقهم في شكل مشاركة تحكيم، ويخضع التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري للقواعد المنظمة للتحكيم الدولي كقواعد القانون النموذجي للتحكيم التجاري وقواعد لجنة الأمم المتحدة

¹ترك محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 416.

²الحوسني محمد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 71-72.

³سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2014/2015، ص 92، تم تحميلها من الموقع <https://www.ummtto.dz> بتاريخ 2022/05/10.

للقانون التجاري الدولي بالإضافة إلى قانون الإجراءات المدنية الجزائري الذي نظم الأحكام المتعلقة بالتحكيم الدولي في المواد من 1039 إلى 1061.

ويتم تعيين هيئة التحكيم إما عن طريق إختيار أطراف النزاع أو من قبل إحدى مراكز التحكيم المعروضة أمام النزاع ويتم تشكيلها حسب لوائحها التنظيمية، ويشترط في المحكم الحياد والإستقلالية والتخصص، ويمر الحكم التحكيمي بعدة مراحل حتى يتم إصداره في شكله النهائي، حيث تطرقنا:

لإجراءات تنظيم التحكيم البحري (الفرع الأول)

القانون الواجب التطبيق (الفرع الثاني)

الفرع الأول

إجراءات تنظيم التحكيم البحري

من أجل نجاح العملية التحكيمية، يخضع النزاع المعروض على التحكيم البحري إلى عدة إجراءات يتم إتباعها ابتداءً بتقديم طلب أمام لجنة التحكيم، ثم النظر فيه، وأخيراً إصدار الحكم النهائي، حيث نوضح هذه الإجراءات كالآتي:

أولاً: مباشرة إجراءات التحكيم البحري

تباشر إجراءات التحكيم البحري عن طريق تقديم طلب التحكيم من طرف طالب التحكيم الذي يؤدي دور المدعي في الإجراءات التحكيمية، ويقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم إذا تم الإتفاق بين الأطراف على عرض النزاع أمامه في حالة التحكيم البحري المؤسسي أو إلى المدعى عليه، وبعدها يتم تشكيل هيئة تحكيم التي تتولى الفصل في النزاع البحري المعروض عليها¹، وتختلف إجراءات تقديم طلب التحكيم وشكله وبياناته بين التحكيم البحري والمؤسسي والحر.

حيث أن في التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم ثم يصاغ الطلب وفقاً للائحة مركز التحكيم البحري وكذلك بالنسبة لتقديم المرافعات والإلتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون تاريخ مباشرة الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقادم دعوى التحكيم

¹ سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص 128.

وغالبا ما يكون تاريخ إستلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم¹، وبالنسبة للتحكيم البحري الحر تباشر الدعوى عن طريق إرسال الطلب أو إخطار التحكيم إلى المدعى عليه، ويعد تاريخ إستلام أخير له هو تاريخ مباشرة إجراء التحكيم وهو إجراء القاطع لتقادم دعوى التحكيم².

ولابد أن يكون للتحكيم مكان إصدار وذلك نظرا لأهميته في تحديد جنسية حكم التحكيم البحري الصادر وله دور مهم في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، ومكان التحكيم يكون هو مكان إتخاذ الإجراءات التحكيمية مع إمكانية تغييره بإتفاق الأطراف، وقد يتفق عليه الأطراف في مشاركة التحكيم، غير أن بعض مراكز التحكيم البحري تفرض أن يكون مكان التحكيم هو مقرها فلا يكون للأطراف حرية إختيار مكان التحكيم، وفي حالة عدم إتفاق الأطراف على مكان التحكيم يكون لمحكمة التحكيم دور في تحديد³.

ثانيا: سير إجراءات التحكيم البحري

هناك بعض المبادئ المستقرة التي تحكم سير إجراءات التحكيم البحري و تكمن فيمايلي:

- حرية الأطراف في الإتفاق على القواعد التي تحكم هذا السير سواء كان التحكيم بحري أو مؤسسي.

- حرية هيئة التحكيم البحري في تسيير هذه الإجراءات عند عدم إتفاق الأطراف وهي في تسييرها لهذه الإجراءات التي لا تتقيد أساسا بالإجراءات المعمول بها في المحاكم الوطنية، وذلك لأن سلطات المحاكم الوطنية هو القانون في يجد المحكم مصدر سلطته في إتفاق الأطراف.
- قيام علاقة التعاون بين هيئة التحكيم البحري والمحاكم الوطنية، وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه من إتخاذ إجراءات وقتية وتحفظية⁴.

¹ ترك محمد عبد الفتاح، التحكيم البحري النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2005، ص 415.

² المرجع نفسه، ص 418.

³ سيدي معمر دليلا، المرجع السابق، ص 131.

⁴ قرطي سهيلة، "مدى فعالية التحكيم في منازعة العقود البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، ص

89، تم تحميلها من الموقع www.asjp.com بتاريخ 2022/05/08.

ثالثاً: نهاية إجراءات التحكيم البحري

تنتهي إجراءات التحكيم البحري بصدور حكم التحكيم الذي ينهي النزاع القائم، ويكون ذلك بعد أن ترى محكمة التحكيم أن الدعوى إستوفت جميع الشروط وأصبحت جاهزة للحكم فيها، ثم إحالة القضية على المداولة للحكم فيها وغلق باب المرافعة، ويكون ذلك في الغالب بموجب محضر مسجل ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك، ولا يكون للأطراف علاقة بالقضية بعد ذلك ولا يمكنهم الإطلاع على الملف أو تقديم دفوع جديدة أو طلبات عارضة ولا أدلة ولا وثائق أخرى، إلا أنه عند وجود سبب مبرر ومعقول يجوز لمحكمة التحكيم قبل إصدار الحكم أن تعيد فتح الإجراءات بعد إغلاقها في أي وقت سواء من تلقاء نفسها أو بطلب من أحد الأطراف.¹

الفرع الثاني

القانون الواجب التطبيق

يتمتع أطراف المنازعات البحرية بحرية كاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، وذلك في إتفاق التحكيم المبرم بينهم، ولعل إختيار الأطراف لهذا القانون هو تطبيق لمبادئ المقررة في معظم التشريعات المقارنة عند معرض تنظيمها لقواعد تنازع القوانين في العلاقات الدولية ذات المصدر الأجنبي، وهو ما نجده في القانون المدني الجزائري في المواد 9-106 منه إذ تقر التشريعات الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية لإختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع طالما لا ينطوي مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام للدولة² ويمكن القول أن مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري لا يثير مشاكل كبرى كما هي عند تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع بصفة عامة وذلك للأسباب التالية:

- إن المجال البحري غني بالمعاهدات الدولية البحرية التي جاءت موحدة لكثير من القواعد البحرية بين الدول المختلفة في المجالات البحرية، كما أنها تلبي حاجيات أطراف النزاع ليس لإعتبارها قوانين وطنية بل بإعتبارها تشريعات دولية تعد مصدرا من مصادر القانون البحري.

¹سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص

²الأمر 58-75 المؤرخ في 26/09/1976 المتضمن القانون المدني الجزائري.

- إن المجتمع البحري مغلق ساعدت الظروف التاريخية على سيطرة بعض المراكز التي يرتكز فيها هذا النوع من النشاط وإتخذها عنواناً لأعمال التحكيم البحر.
- إن المجال البحري مهني متخصص يتميز بنوع النشاط الذي يدور فيه وهو نشاط له خصوصيته وإستقلاله والتي تفرقه عن غيره من المجالات الأخرى وهذه الخصوصية أدت إلى تذليل الصعوبات الناشئة عن الملاحة البحرية بتجميع القواعد الواجب مراعاتها في جميع فروع النشاط البحري.¹

¹الجازي عمر مشهور حديثة، التحكيم البحري، محاضرة أقيمت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، الأردن، ص ص 9-

10 منشورة في www.jcdr.com بتاريخ 2002/10/08.

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع التصادم البحري يتبين لنا أنه يأتي على رأس الحوادث البحرية وهي تخضع لأحكام خاصة ومقننة ضمن تشريع خاص يسمى بقانون التجارة البحرية أو القانون البحري كما سماه المشرع الجزائري، وقد تكرست هذه الأحكام بإبرام العديد من الإتفاقيات الدولية والتي إنتقلت أحكامها للتشريعات الدولية.

ولقد أدرك المجتمع الدولي نهاية القرن 19 ضرورة إيجاد قواعد موحدة بهذا الخصوص. هذه الوضعية جعلت الكثير من الدول البحرية تتطلع إلى محاولة إيجاد حل موحد، وهو ماتم سنة 1910 حيث أثمرت الجهود عن وضع معاهدة دولية هي معاهدة بروكسل التي وحدت الكثير من الأحكام الدولية بخصوص التصادم ولقد كان لهذه المعاهدة تأثير كبير حيث إنضمت إليها الكثير من الدول في حين أن دول أخرى رغم عدم إنضمامها إلا أن تشريعاتها جاءت مطابقة ومتأثرة لحد كبير لما ورد فيها من أحكام. ومن هذه الدول الجزائر والتي بقيت لحد الساعة غير منضمة إليها ومع ذلك الكثير من الأحكام الواردة في القانون البحري الجزائري جاءت متأثرة بما ورد في معاهدة بروكسل في العديد من الجوانب.

ولما كان موضوعنا هو التصادم البحري فقد ألقينا الضوء على أحكامه ووجهنا فيها الإهتمام ما وسعنا ذلك إلى إيضاح تلك الأحكام في القانون البحري الجزائري ومختلف التشريعات البحرية بالإضافة إلى أحكامه الدولية من إتفاقيات ذات العلاقة وفي ضوء ما إستقر عليه الفقه والقضاء فيما يخص هذه الدراسة، محاولين بذلك الإجابة على مجموعة من التساؤلات التي يثيرها الحادث. وقد أشرنا في بداية هذه الدراسة من خلال المقدمة لأهمية موضوع التصادم البحري وإلى المخاطر الناجمة عنه والناجمة من تطور التجارة البحرية والنقل البحري ثم إنتقلنا لبحث موضوع التصادم البحري مفهوما في الفصل الأول بإعتباره حادث بالغ الخطورة والشدة سواء نشأ بفعل البحر أو بفعل الإنسان، نظرا للتطور الحاصل في مجال الملاحة البحرية والذي أثر بشكل مباشر في إرتفاع خطر التصادم وثقة الربابنة في الأجهزة المتطورة للسفينة، مما يؤدي لوقوع إهمال وعدم إتخاذ الإحتياطات اللازمة وكل ذلك ساهم بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر في وقوع حوادث التصادم البحري.

ومن خلال بحثنا توصلنا للنتائج الآتية:

_ إختلف الفقه في تحديد مفهوم التصادم البحري، فقد ركز البعض على صفة المنشآت أو السفن التي كانت طرفا في التصادم بينما يفضل جانب آخر من الفقه التركيز على المياه التي وقع التصادم فيها بين المنشآت بصرف النظر عن صفة هذه المنشآت وما إذا كانت تعتبر سفنا بحرية أو مراكب في الملاحة النهرية.

_ كما أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 جاءت نتيجة جهود دولية لتوحيد المسائل المتعلقة بالتصادم البحري وأحكامه وقد عرفت التصادم البحري في مادته الأولى بأنه "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم"، وبهذا التعريف الذي وضعتة المعاهدة تكون قد حسمت الخلاف الفقهي الذي كان قائما حول المعيار الذي أخذ به لإعتبار الحادث تصادما بحريا، هل بإمكان وقوع التصادم أو صفة المنشأة، فقد إكتفت أنه لإعتبار الحادث تصادما بحريا أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية بغض النظر عن مكان وقوع التصادم.

_ وقد تبنت التشريعات العربية منها والغربية موضوع التصادم البحري في قوانينها الداخلية حيث أفردته بشكل قانوني خاص لتنظيمه، ورغم أن العديد منها لم تصادق على إتفاقية بروكسل لسنة 1910 لكن تشريعاتها أخذت بما فيها.

_ المشرع الجزائري حذا حذو التشريعات الغربية والعربية من خلال أخذه بتعريف معاهدة بروكسل لسنة 1910 وأعطى تعريفا محددا للتصادم البحري، وهذا ما لم تفعله معاهدة بروكسل والكثير من التشريعات الوطني.

_ كما يلاحظ أن المعيار الذي إعتمه المشرع الجزائري في إعتبار الحادث تصادما بحريا هو معيار المنشأة بمعنى السفينة، فيكفي لإعتبار الحادث تصادما بحريا وجود سفينة واحدة في التصادم على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة.

_ حتى يعد كل حادث تصادما بحريا لأبد من توافر شروط محددة وهي: حصول التصادم بين منشأتين بحريتين، أو أن تكون إحدهما سفينة على الأقل وحصول إرتطام مادي.

_ وجود العديد من أنواع التصادم البحري بإختلاف سببها، ويمكن رد أسبابه إلى أسباب قهرية أو مشتبه بها أو إلى الخطأ، وهذا الخطأ إما أن يكون بجانب واحد أو مشترك بين الطرفين وعليه يختلف حكم المسؤولية من سفينة لأخرى.

_ لا تطبق أحكام التصادم البحري في الحالات الآتية: وقوع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة سواء كانت بحرية أو مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة، التصادم بين سفينة مقطورة وبين السفينة التي تقطرها وحالة التصادم بين السفينة الخاصة بالإرشاد وبين السفينة التي ترشدها.

_ لا تثار مشكلة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وذلك عندما يحصل التصادم البحري بين الدول التي تنتمي إلى إتفاقية بروكسل، إذ أن هذه الإتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق، ولكن المشكلة تبقى قائمة عندما يكون التصادم بين سفينتين أو أكثر إحداها غير منتمية إلى الإتفاقية المذكورة وتتجلى أهمية القانون الواجب التطبيق على الواقعة لغرض تحديد مدى مسؤولية وبيان ومقدار وكيفية التعويض الذي تتحمله.

_ يمكن للأطراف عرض نزاعهم على القضاء وذلك برفعها على إحدى المحاكم المحددة قانونا أو الإتفاق على نزاعهم بعرضه على هيئة التحكيم. .

ومن خلال ما تقدمنا به نرى جملة من الإقتراحات التي من شأنها المساهمة في الحد من حوادث التصادم البحري وتتمثل هذه الإقتراحات في:

_ الصيانة الدورية وتدريب العنصر البشري على القيادة الجيدة من أجل تفادي حالات التصادم. _ وضع حلول وتوحيد المسائل التي لازالت عالقة ولم تعالج بوضع معاهدة جديدة وإدراج تعديلات على المعاهدة السابقة.

_ إنشاء محاكم خاصة للنظر في المنازعات المتعلقة بالتصادم البحري.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- _ يعقوب يوسف عبد الرحمان، شرح القانون الكويتي الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت، 1989.
- _ أشرف عبد العليم، القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم والنظام العام في العلاقات الخاصة الدولية، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.
- _ أحمد حسن، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، ن الإسكندرية، د س ن.
- _ أحمد شرابية، قواعد منع التصادم، عضو هيئة تدريس بمعهد الدراسات التأهيلية.
- _ حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، طبعة 1، دار الخليج.
- _ خالد جاسر عفري، القانون البحري، طبعة 1، دار الإعصار للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2018.
- _ طالب أحسن موسى، القانون البحري، الطبعة 1، دار الثقافة، عمان، 2007.
- _ علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري دراسة قانونية مقارنة، طبعة 1، دار الثقافة، عمان، 2006.
- _ علي حسن، أصول القانون البحري، القاهرة، 1971.
- _ عبد الحميد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- _ عادل علي المقدادي، القانون البحري، طبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- _ علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة، 1998.
- _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الإلتزام بوجه عام مصادر الإلتزام، جزء 1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان.
- _ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- _ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، الطبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.

- _ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- _ محمد طلعت الغنيمي، القانون البحري الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1975.
- _ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- _ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسائل المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002.
- _ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
- _ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- _ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة ، أحكام التصادم البحري دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية والأجنبية والإتفاقيات الدولية، طبعة 1، دار جليس الزمان، عمان، 2011.
- _ يعقوب يوسف عبد الرحمان، شرح القانون الكويتي الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت، 1989.

ثانيا: المقالات

- _ أعرابي كميلة أكلي ليندة، "النظام القانوني للتصادم البحري دراسة على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري وإتفاقية بروكسل لسنة 1910"، المجلة الجزائرية القانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، ص ص 41-54، أكتوبر، 2019.
- _ فراح عزالدين، "التصادم البحري"، مجلة المفكر، العدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2015.

- _ قرطي سهيلة، مدى فعالية التحكيم في منازعة العقود البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05.
- _ طالب محمد كريم، "المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.
- _ علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة إستعراضية تحليلية مقارنة، مجلة جامعة بابل العلوم الإنسانية، المجلد 18، العدد 01، كلية القانون، جامعة البصرة.
- _ عمر مشهور حديثة الجازي، "التحكيم في المنازعات البحرية"، محاضرة ألقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، الأردن، 2002/10/08 منشورة في www.jcdr.com
- _ علاء محمد عمر، "الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة مقارنة"، مجلة جامعة بابل، جامعة البصرة، مجلد(18)، العدد1، ن العراق، 2010.

ثالثا: الرسائل و المذكرات

1_ الرسائل

- _ إيهاب خضر عرفات الجازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة، 2013/2012.
- _ جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2019/2018.
- _ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية التصادم البحري والمساعد والإنقاذ البحريين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون بحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019/2018.
- _ محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، مصر، 2008.

_ منصور عبد الرحمان محمد المرزوقي، التصادم البحري دراسة مقارنة بين قانون دولة الإمارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل، أطروحة مقدمة لإستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2019.

2_ مذكرات الماجستير

_ سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2015/2014.

رابعاً: القوانين

_ القانون البحري الجزائري.

_ قانون التجارة الأردني.

_ القانون رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

_ الأمر 58-75 المؤرخ في 26/09/1976 المتضمن القانون المدني.

خامساً: المواقع الإلكترونية

- https://Scholarworks-uae-acaee/private_law_theses/23/

الفهرس

رقم الصفحة	العنوان
02	مقدمة
06	الفصل الأول: الأحكام القانونية للتصادم البحري
07	المبحث الأول: ماهية التصادم البحري
07	المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري
08	الفرع الأول: تعريف التصادم البحري
08	أولاً: التعريف الفقهي للتصادم البحري
09	ثانياً: التعريف القانوني للتصادم البحري
12	الفرع الثاني: صور التصادم البحري
13	أولاً: الطريق الواجب إتباعه
14	ثانياً: السرعة
15	ثالثاً: الأنوار والأشكال
16	رابعاً: الإشارات الضوئية والصوتية
17	المطلب الثاني: أنواع التصادم البحري
17	الفرع الأول: التصادم القهري
18	الفرع الثاني: التصادم المشتبه في سببه
19	الفرع الثالث: التصادم الناشئ من جانب واحد
20	الفرع الرابع: التصادم الناشئ عن خطأ مشترك
21	المبحث الثاني: شروط التصادم البحري
21	المطلب الأول: الشروط المتعلقة بوسيلة التصادم
	الفرع الأول: التصادم بين منشأتين بحريتين
26	الفرع الثاني: التصادم بين منشأتين على الأقل إحداهما سفينة

26	الفرع الأول: الإرتظام المادي
28	الفرع الثاني: الإستثناءات الواردة على التصادم البحري
29	أولاً: إذا وقع التصادم بين سفينة خاصة وبين سفن مملوكة للدولة
29	ثانياً: التصادم البحري الواقع بين سفن مرتبطة علاقة تعاقدية
31	الفصل الثاني: دعوى المسؤولية عن التصادم البحري
31	المبحث الأول: دعوى المسؤولية عن التصادم البحري أمام القضاء
32	المطلب الأول: كيفية تعيين المحكمة المختصة
32	الفرع الأول: أهمية تعيين المحكمة المختصة
33	الفرع الثاني: حالات المحكمة المختصة
36	المطلب الثاني: تعيين القانون الواجب التطبيق
37	الفرع الأول: التصادم الواقع في المياه الإقليمية
37	أولاً: تطبيق القانون الوطني للدولة الواقع في مياهها الإقليمية الإصطدام
38	ثانياً: تطبيق قانون العلم المشترك
39	ثالثاً: تطبيق قانون القاضي المعروض عليه النزاع
40	الفرع الثاني: التصادم الواقع في أعالي البحار
41	أولاً: تطبيق قانون العلم المشترك
41	ثانياً: تطبيق قانون العلم
43	ثالثاً: تطبيق كلا القانونين
45	المبحث الثاني: رفع الدعوى أمام هيئة التحكيم البحري
46	المطلب الأول: مفهوم التحكيم البحري
46	الفرع الأول: تعريف التحكيم البحري
47	الفرع الثاني: أنواع التحكيم البحري
47	أولاً: التحكيم البحري المؤسسي

48	ثانيا: التحكيم الحر
50	المطلب الثاني: تنظيم التحكيم البحري
51	الفرع الأول: إجراءات تنظيم التحكيم البحري
51	أولا: مباشرة إجراءات التحكيم البحري
52	ثانيا: سير إجراءات التحكيم البحري
53	ثالثا: نهاية إجراءات التحكيم البحري
53	الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق
56	خاتمة
60	قائمة المراجع
65	الفهرس